Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 77/78 (1921)
Heft: 26

Sonstiges

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: 16.12.2025

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

wandten. Er ist uns in den vielen Jahren nicht nur ein zuverlässiger, gewissenhafter Berater und geschätzter Kollege, sondern darüber hinaus ein lieber Kamerad geworden, mit dem uns, in Ernst und Freude, herzliche Freundschaft verband, und von dem wir wehmütigen Herzens Abschied nehmen. *Die Redaktion.*

Technische Grundlagen zur Beurteilung schweizerischer Schiffahrtsfragen.

In Nr. 22 unseres Blattes vom 26. November (Seite 265) hatten wir Gelpkes unsachliche Kritik unserer Darlegungen der verschiedenen Schiffbarmachungs-Projekte der Oberrheinstrecke Basel-Strassburg beantwortet und dabei dem Schlagwort vom „Freien Rhein" das Begehren gegenüber gestellt nach:

*„Freier **Schiffahrt**, erfolge sie nun im Rheinbett selbst oder auf einem Seitenkanal, aber **freier als jetzt** von Störungen durch die Wasserstände, **billiger und sicherer als jetzt**, frei von Vernachlässigung des Fahrwassers, von Sperrung durch die Schiffbrücken u. s. w., **frei vor allem von Gebühren**, wie übrigens im Friedensvertrag stipuliert, unter klarer internationaler Ordnung aller einschlägigen Fragen"*, wie wir auf Seite 266 sagten.

Darauf sind wir von der „National-Zeitung" in Basel am 8. d. M. (in Nr. 576) in folgender Weise apostrophiert worden:

„Die „Schweizerische Bau-Zeitung" hatte schon vergangenen Sommer sich in das Lager der Kanalfreunde geschlagen. Erwiderungen, die ihr auf falsche Behauptungen von berufener schweizerischer Seite zugingen, hat sie nicht veröffentlicht, dagegen unmittelbar vor der neuen Strassburger Konferenz nochmals gegen die Rheinregulierung polemisiert, wobei sie an den feststehenden Tatsachen über die gewichtigen Nachteile des Kanalbetriebes hinwegging. Nachdem sich einhellig auf die Verwirklichung der Rheinregulierung die Arbeit der Bundesbehörden und unserer wirtschaftlichen Organisationen konzentriert, bedarf diese Haltung der „Schweizerischen Bau-Zeitung", die gleichzeitig Organ des Verbandes ehemaliger Polytechniker ist, keiner weiteren Charakterisierung, kennt doch unsere heimatliche Sprache für solches Gebahren auch gar keinen Ausdruck! Es genügt, zu konstatieren, dass das Vorgehen der Zürcher Zeitschrift nach unsern Beobachtungen auch im Auslande einen schlechten Eindruck gemacht hat."

Indem wir dieses hiermit „tiefer hängen" verweisen wir auf den präzisen Inhalt aller unserer einschlägigen Aeusserungen, aus denen jeder Unbefangene erkennen wird, dass obige Darstellung der Wahrheit direkt widerspricht und damit sich selbst richtet. Der darin enthaltenen Beschimpfung unseres guten Rufes stellen wir folgende Tatsachen gegenüber.

Am 29. September d. J. hatte der Unterzeichnete mit den Herren Dr. F. Calonder und Dr. C. Mutzner eine Aussprache über die Stellung der „S. B. Z." zur Rheinfrage, wobei ich erklärte, dass die Rechenkünste des Herrn Gelpke in den „Rh. Q." Nr. 8/9 zu einer unmissverständlichen Replik herausforderten, die in der „S. B. Z." so bald wie möglich erscheinen solle. Es wurde mir darauf erklärt, dass Gelpkes Aeusserungen in „Rh. Q." natürlich inoffiziell und seine Privatsache seien. Als solche haben wir sie auch aufgefasst und in der „S. B. Z." vom Ingenieurstandpunkt aus erledigt. Wenn unsere Replik, sehr gegen unsern Wunsch, erst kurz vor der jüngsten Tagung der Zentralkommission erscheinen konnte, so ist das ein im Effekt belangloser Zufall, der seinen Hauptgrund in unsern gewissenhaften und zeitraubenden Informationen hat[1]). Auf alle Fälle nehmen wir für uns das gleiche Recht der freien Meinungsäusserung in Anspruch, wie Gelpke; insbesondere kann uns in technischen Dingen kein obrigkeitlicher Befehl davon abhalten, einer Ueberzeugung Ausdruck zu geben, sobald wir uns vergewissert haben, dass wir tatsächlich die Ansicht massgebender schweizerischer Fachkreise vertreten, deren Organ zu sein wir die Ehre haben. Dies trifft auf die vorliegenden Rheinfragen durchaus zu, wie schon die gemeinsame Eingabe des S. I. A. und der G. E. P. an den Bundesrat (vom 1. März d. J.) beweist, die bezeichnenderweise gerade von der *Basler* Sektion des S. I. A. angeregt worden ist[1]). Wir müssen wiederholen, dass man in weiten schweizerischen Fachkreisen den ausschliesslichen Einfluss Gelpkes auf die amtliche Stellungnahme wegen seiner starren Einseitigkeit sehr bedauert.

Unser guter Glaube der Wahrnehmung der *schweizerischen* Interessen in der Behandlung der Rheinfrage ist übrigens anlässlich jener Aussprache vom 29. September — unbeschadet der auseinander gehenden Ansichten über den geeigneten Weg zur Erreichung des gemeinsamen Zieles — ausdrücklich anerkannt worden. Es war der „*National*-Zeitung" vorbehalten, diese unsere ehrliche Ueberzeugung in den Augen der Oeffentlichkeit in gröbster Weise herabzusetzen und uns als schlechte Schweizer zu verdächtigen. Und was den Eindruck anbetrifft, den wir auf das Ausland machen, so wissen wir, dass unser einleitend hervorgehobener Standpunkt von sehr hervorragenden, auch von durchaus neutralen ausländischen Sachverständigen geteilt wird. Eine, wie wir glauben, nicht allzuferne Zukunft wird lehren, wer auf dem richtigen Wege war.

Carl Jegher.

[1]) Es ist nicht unsere Art, so oberflächliche Behauptungen aufzustellen, wie dies Gelpke tut; um nur ein drastisches Beispiel zu nennen, erinnern wir an seine parlamentarische Kritik der Gotthard-Elektrifizierung (vgl. S. B. Z., S. 56 letzten Bandes, vom 29. Januar 1921, stenographisches Bulletin der Nationalratsitzung vom 18. Januar 1921 und die Antwort des Bundesrats im „Bundesblatt" vom 15. Juni 1921, S. 541).

[1]) Betr. zweckmässiger Bestellung eidg. Fachkommissionen, abgedruckt in der „S. B. Z." vom 26. März 1921.

Miscellanea.

Energieverteilung und Energiebedarf des „Chicago, Milwaukee & St. Paul Ry". Im Anschluss an unsern Artikel auf Seite 228 dieses Bandes (5. November 1921) sollen hier noch einige Angaben über das auf dieser Bahn sukzessive zur Einführung gelangte „Dispatching-System" folgen, durch das die Beschränkung des vom elektrischen Betriebe beanspruchten Maximaleffektes erreicht wird. Die bezügliche Einrichtung ist kürzlich durch *R. Martin* auf Seite 125 des „Bulletin de la Société Française des Electriciens", 1921, eingehend beschrieben worden, wie sie seit 1918 auf der „Rocky Mountain Division" und seit 1920 auch auf der „Missoula Division" in Anwendung steht. In der Hauptsache wird die gewünschte Wirkung dadurch erreicht, dass der „load dispatcher" den Güterzugsverkehr auf telephonischem Wege jederzeit beliebig verändern kann, sodass also ein fester Fahrplan nur noch für den, blos 16 Prozent des Gesamtverkehrs darstellenden, Personenverkehr übrig bleibt. Im weitern erkennt der „Dispatcher" aus einem, mittels zweier Prüfdrähte alle Unterwerke hintereinander durchlaufenden Prüfstrom jederzeit den Gesamt-Belastungszustand der Anlage und kann er weiterhin auf automatischem Wege durch diesen Prüfstrom indirekt die von allen Unterwerken erzeugte Fahrspannung beeinflussen lassen und so die Geschwindigkeit aller fahrenden Züge herabsetzen, wenn eine unzulässige Höhe der Gesamt-Effektaufnahme entsteht. Mittels dieser Einrichtungen ist auf der „Rocky Mountain Division" im Jahre 1919, bei einer Jahresarbeit von 69,1 Millionen kWh im Drehstromnetz, bezw. bei rund 7900 kW Durchschnittsleistung, eine Beschränkung der Maximalleistung auf 18000 kW, also ein extremes Schwankungsverhältnis von nur 18000 : 7900 = 2,24 erzielt worden. Es liegt auf der Hand, dass die vom „Dispatcher" verfügte, oft sehr brutale Verkehrs-Beeinflussung auf europäischen Hauptbahnen kaum anwendbar sein dürfte.

Bei dem Anlass möchten wir noch berichtigen, dass die 333 km lange, zuletzt elektrifizierte „Coast Division" der „Chicago, Milwaukee & St. Paul Ry." nicht unmittelbar von der vorher elektrifizierten „Missoula Division" aus westwärts nach Seattle führt, also auch nicht in Avery, sondern erst in Othello ihren östlichen Endpunkt hat, derart, dass das Zwischenstück von Avery bis Othello, von rund 330 km Länge, vorläufig noch mittels Dampflokomotiven betrieben werden muss. Es sei noch erwähnt, dass die, bisher erst zum kleinern Teil elektrifizierte Gesamtstrecke von Chicago bis Seattle 3524 km misst. *W. K.*

Fünfzigjähriges Jubiläum der landwirtschaftlichen Abteilung an der Eidg. Technischen Hochschule. Am 17. Dezember beging die landwirtschaftliche Abteilung an der E. T. H., wie wir bereits ankündigten, die Feier ihres fünfzigjährigen Bestehens. Den Zeitverhältnissen entsprechend fand die Veranstaltung in einfachem Rahmen statt. Nachdem am Vormittag unter kundiger Führung die Räume des neuen Instituts für Land- und Forstwirtschaft besichtigt worden waren, eröffnete der Vorstand der landwirtschaft-

lichen Abteilung, Prof. *H. Moos*, im Auditorium maximum den Festakt, zu dem sich etwa 400 geladene Gäste eingefunden hatten. Der Bundesrat war durch Bundespräsident *Ed. Schulthess* und Bundesrat *J. Chuard*, Vorsteher des Departements des Innern, der Schulrat durch seinen Präsidenten Dr. *R. Gnehm* und Ing *E. Thomann* vertreten. Nach Prof. Moos sprachen Prof. Dr. *Bürgi*, Dekan der veterinär-medizinischen Fakultät der Universität Zürich, Bundesrat *J. Chuard*, und Dr. *Martinet*, Direktor der Schweizer. Samen-Kontrollanstalt in Lausanne im Namen der „Ehemaligen" der Abteilung.

Zu Ehrendoktoren ernannte die E.T.H. auf Antrag der landwirtschaftlichen Abteilung, für ihre Verdienste um das landwirtschaftliche Bildungs- bezw. Versuchswesen, *Ernst Wyssmann*, Direktor der schweizerischen Käseunion, und Direktor *Martinet*, während Prof. *H. Moos* für seine Verdienste um die landwirtschaftliche Tierzucht seitens der veterinär-medizinischen Fakultät der Universität Zürich die gleiche Ehrung zuteil wurde. Aus dem Ueberschuss der während der ersten Kriegsjahre bestehenden Organisation für Schlachtviehversorgung wurden der Jubilarin 30000 Fr. als Geschenk übermacht für wissenschaftliche Forschungen.

Am Bankett, an dem Prof. Dr. *K. Schröter* als ältester Dozent der Abteilung den Vorsitz führte, sprachen Bundespräsident *Schulthess*, Regierungspräsident *Mousson* (Zürich), Rektor *Fueter* der Universität Zürich, alt Rektor Prof. Dr. *E. Bosshard* der E.T.H., Prof. *H. Badoux* im Namen der Forstschule an der E.T.H., Ständerat *C. Moser* (Bern), Direktor *Lichtenhahn* (Schaffhausen), Prof. Dr. *Bürgi* und Prof. Dr. *Dürst*, sowie Prof. Dr. *Burri* von der landwirtschaftlichen Versuchsstation Bern-Liebefeld. — Die Feier fand am Abend ihren Abschluss in einem Kommers.

Gegen die Verunstaltung Venedigs richtet sich, wie wir der „D.B.Z." entnehmen, ein eindringlicher Aufruf an alle Künstler und Kunstfreunde, an alle Liebhaber dieser zauberhaften Insel und ihrer Umgebung. Es ist die Absicht, Venedig durch eine neue Brücke mit dem Festland in bessere Beziehung zu setzen, als sie der bisherige Eisenbahndamm allein, der für Fussgänger und Fuhrwerke nicht zugänglich ist, herzustellen vermag. Die neue Brücke soll namentlich dem Verkehr der Fussgänger und Fuhrwerke dienen, wobei anzunehmen ist, dass die letztgenannten nicht an einem bestimmten Punkt der Stadt Halt machen, sondern ins Innere der Stadt vorzudringen suchen werden. Dass hierdurch Umgestaltungen notwendig werden müssten, die nicht ohne Schaden für das einzigartige Städtebild durchgeführt werden könnten, liegt auf der Hand. Andrerseits besteht die Absicht, die Lagunen-Inseln durch Erdwälle und Brücken miteinander zu verbinden. Auch hierdurch müsste das altgewohnte eigenartige Bild leiden. Es ist daher begreiflich, wenn diese Pläne einen lebhaften Widerpruch hervorgerufen haben, der in einer auf dem Palatin in Rom abgehaltenen Versammlung zu beredtem Ausdruck kam. Es wurde in dieser Versammlung betont, dass Venedig in seiner Besonderheit einzig auf der Welt sei und nicht wie andere Städte industriealisiert und modernisiert werden dürfe. Alle Künstler und Kunstfreunde, alle, die die Stadt in ihrer bisherigen Gestalt liebgewonnen haben, wurden aufgefordert, sich dem Einspruch gegen die drohende Verunstaltung anzuschliessen. Auch wir schliessen uns ihm aus vollem Herzen an.

Ein Museum der Luftschiffahrt in Paris. Anlässlich des ersten internationalen Luftschiffahrtskongresses, der vom 12. bis 17. November in Paris stattfand, wurde in Chalais-Meudon, in einer der dortigen Hallen für Militärflugwesen, ein Museum der Aviatik eingeweiht. Es umfasst u. a. eine Sammlung von Flugzeugen und Militärballons im Masstab 1 : 10, wobei bei den erstgenannten sämtliche Typen vom „Wright" und vom „Voisin-Delagrange" aus dem Jahre 1907 bis zum „Spad 33" vom Jahre 1921 vertreten sind, und zwar in einer Ausführung, deren Präzision derjenigen entspricht, die für Versuche im aerodynamischen Laboratorium gefordert wird. In einer weiteren Abteilung sind eine Anzahl Flugzeugmotoren samt Zubehör aus den Jahren 1904 bis 1918 zusammengestellt, die fast durchwegs im Schnitt gezeigt sein. Die dritte Abteilung, die ganze Flugzeuge oder Teile derselben enthält, gibt einen guten Ueberblick über die Entwicklung der Konstruktionseinzelheiten der Apparate. Schliesslich sind auch die an Bord der Flugzeuge verwendeten verschiedenen Instrumente, photographischen Apparate usw. vertreten, und in Vitrinen eine Sammlung von interessanten historischen Dokumenten untergebracht. Auch Regierungen anderer Staaten und Konstrukteure aller Länder haben an dem Zustandekommen dieses Museums beigetragen.

„Europäische Sammelschiene". Seit dem 14. November dieses Jahres strömt die elektrische Energie vom Brusiowerk über die Pässe der Bernina und der Albula hinüber in die Fernleitung von Zürich. Dadurch ist eine Verbindung geschaffen nicht nur zwischen den grossen nordschweizerischen Werken von Ost bis West, sondern darüber hinaus *von den Stromnetzen der Po-Ebene bis nach Lothringen.* Seit dem 1. Dezember 1921 beziehen ferner die Bernischen Kraftwerke in einer kühnen Fernleitung über den Gemmipass elektrische Energie aus den grossen Kraftwerken der Aluminium-Industrie-Aktiengesellschaft im Wallis. So sind nun, wenn auch in beschränkter Weise, die grösseren Werke von Ost bis West und von Süd bis Nord zusammengehängt und wir begrüssen diese Sicherung und Erweiterung der schweizerischen Kraftversorgung als einen gewaltigen Schritt in der Ausnützung unserer Wasserkräfte, der sich in aller Stille verwirklicht hat. Wir wollten diesen Moment nicht vorbeigehen lassen, ohne dieses Ereignisses hier zu gedenken. Möchte es bald gelingen, auch noch eine Verbindung der tessinischen Kraftwerke mit dem grossen schweizerischen Netz zu schaffen!

Schweizerischer Elektrotechnischer Verein. Im Anschluss an unsere Berichterstattung auf Seite 198 dieses Bandes (15. Okt. 1921) über die diesjährige Generalversammlung des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins machen wir Interessenten darauf aufmerksam, dass sämtliche an der Diskussionsversammlung über Bau und Betrieb von Hochspannungsanlagen gehaltenen Referate, sowie ein Bericht über die darauf folgende Diskussion im Novemberheft des „Bulletin" des S.E.V. veröffentlicht sind.

Nekrologie.

Wie wir bereits in der letzten Nummer gemeldet hatten, haben die Ingenieure *M. Dreifus* von den S.B.B. und *F. Steinbuch* von Locher & Cie., sowie zwei Arbeiter derselben Unternehmung am 9. Dezember 1921 infolge unzeitiger Explosion einer Sprengladung den Tod gefunden.

Nachdem die neue Reussbrücke in der Fluhmühle bei Luzern am 21. September 1921 dem Betrieb übergeben worden war, ist die provisorische auf Pfählen ruhende Brücke, über die der Verkehr während der Bauzeit geleitet worden war[1]), beseitigt worden. Am kritischen Tage war diese Arbeit vollendet bis auf die Entfernung von vier I-Trägern, die als Pfähle für das Joch III gedient hatten. Nach der Sprengung von zweien dieser Pfähle durch an ihnen angebrachte Sprengladungen ist die Sprengung des dritten Trägers wegen Versagens der Zündung nicht gelungen. Bei der hierauf am rechten Flussufer vorgenommenen Untersuchung des elektrischen Zündapparates samt Sprengladung erfolgte die Explosion, die die eingangs erwähnten Folgen hatte. Eine restlose Aufklärung der unmittelbaren Ursache, über die blos Vermutungen bestehen, ist ausgeschlossen, weil alle Augenzeugen dem Unglück zum Opfer gefallen sind.

† **Myrtill Dreifus** wurde am 18. August 1884 in Zürich geboren. Er entstammte einer seit langer Zeit hier ansässigen Familie. Nach Absolvierung der E.T.H. im Jahre 1908 war er zunächst bis 1910 bei kulturtechnischen Arbeiten, dann von 1910 bis 1915 bei verschiedenen Bauten von Zschokke & Cie., insbesondere beim Kraftwerk Laufenburg, beschäftigt. Von 1915 bis 1917 betätigte er sich als Bauleiter für Brückenbauten in Köln und von 1917 bis 1919 bei der Tiefbauabteilung von Philipp Holzmann in Berlin. Nach einer kurzen Tätigkeit auf dem Studienbureau für das zweite Geleise Brunnen-Flüelen wurde ihm im Jahr 1919 von den S.B.B. die örtliche Bauleitung für den Bau der neuen Reussbrücke in der Fluhmühle bei Luzern übertragen, die er mit Erfolg durchgeführt hat und nach deren Vollendung er mit andern wichtigen Arbeiten betraut worden ist. Ingenieur Dreifus hat alle seine Aufgaben ausserordentlich rasch erfasst und er hat sie mit Fleiss, Energie und Sorgfalt zu Ende geführt. Eine ganz besondere Gewissenhaftigkeit war wohl sein hervorstechendstes Merkmal. *R. G.*

† **Fritz Steinbuch**, geboren am 17. Juni 1890 in Wallenstadt, kam dreijährig in seine Vaterstadt Zürich, woselbst er die Primarschule und das Gymnasium besuchte. Nach abgelegter Maturitätsprüfung hörte er vorerst zu seiner weiteren allgemeinen Ausbildung Vorlesungen an der Universität in Lausanne, um nach zwei

[1]) Vergl. die Beschreibung in Band LXXVI, Seite 235 (20. Nov. 1920).