

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

**Nachruf:** Dreifus, Myrtill

### **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:** 18.04.2026

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

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- bzw. 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 30 000 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 Kommerz.

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. Andersseits 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 industrialisiert und modernisiert werden dürfe. Alle Künstler und Kunstfreunde, alle, die die Stadt in ihrer bisherigen Gestalt lieb gewonnen 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 Luftschiffahrtkongresses, 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 Militärballoons im Masstab 1:10, wobei bei den erstgenannten sämtliche Typen vom „Wright“ und vom „Voisin-Delagrangé“ 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 vorbegehen 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<sup>1)</sup>, beseitigt worden. Am kritischen Tage war diese Arbeit vollendet bis auf die Entfernung von vier T-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.

† Myrtil 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

<sup>1)</sup> Vergl. die Beschreibung in Band LXXVI, Seite 235 (20. Nov. 1920).