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

Nachruf: Steinbuch, Fritz

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: 13.12.2025

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- 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).

Semestern an der Abteilung für Bauingenieure der Technischen Hochschule in Zürich seine Studien aufzunehmen. Im Sommer 1914 schloss er dieselben ab mit der Erlangung des Diploms als Bau-Ingenieur. Kurz darauf wurde er an die Grenze gerufen. Seine Tätigkeit als Bauingenieur, die während des Krieges durch zahlreiche Ablösungsdienste unterbrochen werden musste, begann er in der Firma Buss & Cie. in Basel. 1916 trat er zu Locher & Cie. in Zürich über, woselbst er in den Abteilungen für Tiefbau und für Eisenbetonbau tätig war. In allen seinen Arbeiten erwies sich Steinbuch als tüchtiger, überaus zuverlässiger Ingenieur und erwarb sich dadurch das Vertrauen seiner Vorgesetzten. Im Frühjahr 1920 wurde ihm die örtliche Bauleitung für die provisorischen Brückenjoche, die Widerlager und die Brückenpfeiler mit pneumatischer Fundation der neuen Eisenbahnbrücke Fluhmühle bei Luzern übertragen. Mit grossem Eifer und äusserstem Pflichtgefühl führte er die ihm anvertrauten Arbeiten bis zum gutgelungenen Ende durch. Bei den letzten Räumungsarbeiten ereilte ihn durch einen tragischen Unfall der frühe Tod.

Fritz Steinbuch war ein stiller Kollege, aufrichtig, gerade und offen gegen jedermann. Mit seinem schlichten und ernsten Wesen war er kein Freund vieler Worte. Neben seinem Berufe liebte er vor allem die einsamen Wanderungen in den Alpen, von denen er stets mit Begeisterung zurückkehrte. Alle diejenigen, die mit ihm zu verkehren hatten, werden ihn in bestem Andenken bewahren. *A. St.*

† **Generaldirektor O. Sand,** der zu Beginn des Monates einen Urlaub genommen hatte, um seine durch die Arbeit erschütterte Gesundheit wieder herzustellen, ist am frühen Morgen des 18. Dezember nach kurzer Krankheit gestorben. Wir werden dem geschätzten Kollegen und Ehrenmitglied der Gesellschaft ehemaliger Studierender der E. T. H. einen Nachruf aus berufener Feder mit dem Bilde des Dahingegangenen in nächster Nummer bringen.

Konkurrenzen.

Monument des Schweizer. Schützenvereins in Aarau. Zur Erinnerung an dessen im Jahre 1824 in Aarau erfolgten Gründung gedenkt der Schweizer. Schützenverein dem Gründungsorte ein Denkmal zu stiften. Als Standort steht dafür der Bahnhofplatz zur Verfügung. Zum Wettbewerb werden nur Künstler zugelassen, die das schweizerische Bürgerrecht seit mindestens fünf Jahren besitzen. Die Entwürfe sind bis 1. Mai 1922 einzureichen. Das Preisgericht besteht aus den Herren Nationalrat *Martin Gamma*, Altdorf, als Präsident, den Bildhauern *Carl Burckhardt* in Basel, *Louis Gallet* in Genf und *Hermann Haller* in Zürich, den Architekten Prof. *Karl Moser* und *Paul Ulrich* in Zürich, sowie Oberst *Hans Ruckstuhl* in Herisau. Ersatzmänner sind die Herren *Henri Givel* in Payerne, Architekt *Maurice Braillard* in Genf und Bildhauer *Hermann Hubacher* in Zürich. Zur Prämiierung steht dem Preisgericht die Summe von 9000 Fr. zur Verfügung, wobei der Erstprämiierte statt einer Geldprämie die Ausführung erhalten soll.

Das Programm nebst Unterlagen kann beim Präsidenten des Preisgerichtes, Nationalrat *M. Gamma* in Altdorf, bezogen werden.

Wandmalereien im Durchgang zwischen Fraumünster und Stadthaus in Zürich (Band LXXVIII, Seite 85). Von den 60 rechtzeitig eingetroffenen Entwürfen hat das Preisgericht am 17. dies die folgenden prämiiert:

I. Preise ex aequo (ohne Geldprämie, aber mit dem Auftrag der Ausführung): a) *G. Baumberger*, Zürich,
b) *Paul Bodmer*, Oetwil a. See.
II. Preis (1500 Fr.): *Augusto Giacometti*, Zürich.
III. Preis (1200 Fr.): *Ernst Georg Rüegg*, Zürich.
IV. Preise ex aequo (1000 Fr.): a) *Giuseppe Scartazzini*, Zürich.
b) *Oskar Lüthi*, Zürich.
V. Preis (800 Fr.): *Jakob Gubler*, Zürich.
VI. Preis (500 Fr.): *Otto Lüssi*, Zürich.

Ferner wurden fünf Anerkennungspreise zu je 200 Fr. zugesprochen. Den betreffenden Künstlern bleibt es vorbehalten, ihre Namen bei der Ausstellung der Entwürfe zu nennen, die im Kunsthaus in Zürich stattfindet.

Seebadanstalt Rorschach (Bd. LXXVIII, S. 73). Zu diesem Wettbewerb gingen rechtzeitig 12 Projekte ein. Das Preisgericht dürfte dieser Tage seine Arbeit erledigt haben. Die Entwürfe sind in der Turnhalle des Bedaschulhauses in Rorschach ausgestellt.

Preisausschreiben.

Marcel Benoist-Stiftung für die Förderung wissenschaftlicher Forschung. Die Verwaltungskommission der Marcel Benoist-Stiftung ist im Falle, für das Jahr 1921, gleich wie im verflossenen Jahre, einen Preis von 20000 Fr. zu verabfolgen. Diese Belohnung wird demjenigen schweizerischen oder seit wenigstens fünf Jahren in der Schweiz domizilierten Gelehrten zu Teil werden, der während des Jahres die nach Ansicht der Kommission nützlichste wissenschaftliche Erfindung, Entdeckung oder Studie gemacht hat und zwar vornehmlich eine solche, die für das menschliche Leben von Bedeutung ist (Art. 4 des Reglements). Die Worte „während des Jahres" sind in dem Sinne zu interpretieren, dass die der Kommission zu unterbreitenden Arbeiten in ihren wesentlichsten Teilen im Laufe des Jahres 1921 ausgeführt, bezw. zum Abschluss gebracht worden und spätestens bis zum 31. März 1922 veröffentlicht seien.

Gelehrte, die sich um den Preis bewerben wollen, werden eingeladen, sich unter Einsendung ihrer Arbeiten nebst Ausweisen über ihre Autorschaft, sei es direkt oder durch Vermittlung einer Universität oder einer anderen öffentlich-rechtlichen Korporation unseres Landes, beim Sekretariat der Stiftung im eidg. Departement des Innern in Bern (Art. 5 des Reglements) anzumelden, das auch zu weiterer Auskunfterteilung jederzeit gerne bereit ist. Die Anmeldungsfrist läuft bis zum 31. März 1922.

Literatur.

Die selbsttätige Signalanlage der Berliner Hoch- und Untergrundbahn, nebst einigen Vorläufern, von Geh. Baurat Dr.-Ing. *Gustav Kemmann.* Mit 15 z. T. farbigen Tafeln und 188 Textabbildungen. Berlin 1921. Verlag von Julius Springer. Preis 150 M. (exkl. Auslandszuschläge).

Das uns heute vorliegende, vornehm ausgestattete Werk ist in dieser Zeitschrift wiederholt erwähnt worden, bezw. haben wir schon vor Jahren den Wunsch ausgesprochen, es möchte der Verfasser seine von 1914 an in der „Zeitschrift für Kleinbahnen" veröffentlichten, gediegenen Abhandlungen in Buchform herausgeben. Die Zeitverhältnisse schienen dazu angetan, dieses Projekt zu verunmöglichen, umsomehr sind wir und sicher auch die Mehrzahl der Fachgenossen hocherfreut, das vollständige Werk in so schönem Gewande vor uns zu sehen. Eine sehr vollständige Besprechung, die längere Auszüge bringt, ist bereits in zwei Nummern der „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen" erschienen [1]), wir werden uns daher in der Hauptsache auf seine Inhaltangabe beschränken.

1. Einleitung. 2. Selbsttätige Signale der Londoner Schnellbahnen. 3. Selbsttätige Signale der New Yorker Untergrundbahn. 4. Selbsttätige Signale der Berliner Hoch- und Untergrundbahn. Triebkraft. Sicherung der Züge auf freier Strecke. Spiel der Signalströme. Bauweise einzelner Teile. Anordnung und Spiel der Apparate auf einer besetzten Geleisestrecke im Tunnel. Sicherung der Züge in den Stellbezirken. I. Signalsteuerung (halbautomatisch) für eine einfache Linienvereinigung. II. Desgleichen für eine einfache Linienverzweigung. Antrieb und Ueberwachung einer Weiche. Einzelteile der Stellwerkanlage (Bauart Westinghouse). Planbeispiel: Die Sicherungsanlagen des Bahnhofes Spittelmarkt.

Der automatische Block der Londoner unterirdischen Bahnen (Metropolitan und District Ry., „tube-railways") ist schon vielerorts beschrieben worden. Die elektro-pneumatische Anlage zeichnet sich vor allem durch ihre Einfachheit aus und hat sich seit mehr als 19 Jahren auf's beste bewährt. Die Kemmann'sche Darstellung ist hie und da etwas knapp, dafür ist auf die Ausführung der Abbildungen besondere Sorgfalt verwendet worden.

Der Abschnitt über die New Yorker Untergrundbahn ist sehr kurz gehalten; besonderes Interesse bietet die Beschreibung des dort benutzten „Wirbelstromrelais".

Mit Seite 57 beginnt dann die ausführliche Behandlung der Signalanlage der Berliner Hoch- und Untergrund-Bahn. Zu Anfang hebt der Verfasser mit Recht hervor, dass die Anwendung der Geleiseströme zum Betrieb automatischer Signale seit einem Vierteljahrhundert Gemeingut geworden sei. Der von der Westinghouse Co. zuerst benutzte elektro-pneumatische Antrieb der Signale ist vieler-

[1]) Jahrgang LXI, Nr. 25 und 26, 23. und 30. Juni 1921.