

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 85/86 (1925)
Heft: 15

Nachruf: Bersinger, 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

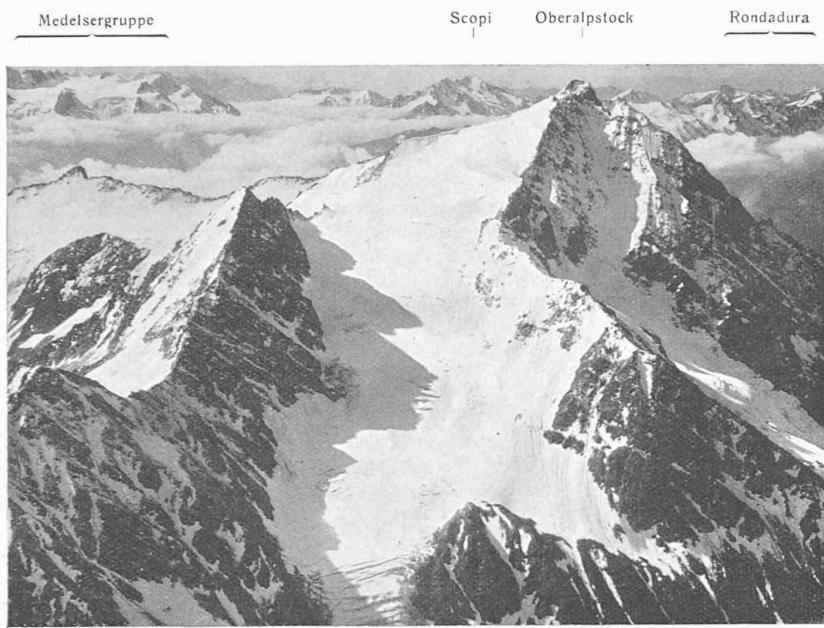
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 22.02.2026

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



Die Alpenüberquerung Nord-Süd in der Flugverkehrslinie Zürich-Mailand. (Phot. am 1. September 1925.) Aufnahme von W. Mittelholzer, aus 3400 m ü. M., etwa über „Stössi“ im Maderanertal (unterhalb Hotel S. A.C.), gegen S.S.O. In Bildmitte der Regensteinalp mit der Gletscherzunge am unteren Rand.

Absicht der Bündner Kraftwerke zurückzuführen, für die Lieferung elektrischer Energie an die Bundesbahnen eine neue Leitung von Küblis nach Sargans zu erstellen. Mit den Projektierungsarbeiten soll bereits begonnen worden sein. Die Dörfer des Prättigaus und der Herrschaft verlangen, dass die neue Leitung an den bestehenden Masten befestigt werde. In den betreffenden Gemeinden beklagt man sich, dass für die Projektierungsarbeiten die Kulturen zu wenig geschont worden seien, und dass die „Bündner Kraftwerke“ gebührenfreies Durchgangsrecht verlangen.

Zur Eröffnung der Fluglinie Zürich-Mailand. In Ergänzung unserer bezüglichen Mitteilung in unserer Eisenbahnummer (Seite 167 lfd. Bandes), wo das verwendete Flugzeug zur Darstellung kam, zeigen wir heute noch ein Bild vom „Tracé“ dieser jüngsten Verkehrslinie. Es stellt die Kulminationsstrecke in rd. 3400 m Meereshöhe dar; die geographische Orientierung ist der Ueber- bzw. Unterschrift zu entnehmen. Der zwischen Oberalpstock und Scopi nach rechts hinziehende Nebelstreif entspricht ungefähr der Richtung des Lukmanierpasses, also dem weiteren Verlauf der Flugroute, die sich von dort ab, dem Bleniotal über Olivone-Biasca folgend, gegen den sonnigen Süden senkt.

Eidgen. Technische Hochschule. Der Eröffnungsakt des neuen Schuljahres findet Montag den 12. Oktober, 10½ Uhr, im Auditorium Maximum statt. Der Rektor, Prof. Dr. h. c. A. Rohn, wird über „Ausbildungsziele der E. T. H.“ sprechen.

Nekrologie.

† **Fritz Bersinger.** Am 5. Oktober starb in St. Gallen, 75-jährig, alt Kantonsingenieur Fritz Bersinger, eine seinerzeit in S. I. A.- und G. E. P.-Kreisen sehr bekannte Persönlichkeit. Ein Nachruf wird folgen.

Literatur.

Maschinenlehre der elektrischen Zugförderung. Band I: Ausstattung der elektrischen Fahrzeuge. Von Dr. W. Kummer, Professor an der Eidgen. Techn. Hochschule in Zürich. Mit 92 Abbildungen, 168 Seiten in 8°. Verlag von Julius Springer, Berlin 1925. Preis geb. M. 9,60.

Die zweite Auflage des im Jahre 1915 erstmals erschienenen Werkes, das schon in seiner ursprünglichen Fassung dem auf dem Gebiet der elektrischen Zugförderung tätigen Ingenieur wertvolle Anregungen bot, hat durch die Umarbeitung und Sichtung, die ihm der Verfasser in der vorliegenden zweiten Auflage zuteil werden liess, nur noch gewonnen. Es kann nicht genug darauf hingewiesen werden,

Scopi Oberalpstock

Rondadura

wie ausserordentlich lohnend es auch für den in der Praxis stehenden Ingenieur ist, immer wieder von neuem auf die wissenschaftlichen Grundlagen seines Fachgebiets zurückzugehen und diese von da aus immer wieder auf neuen Wegen zu durchwandern, die ihm dabei auch neue Aussichten gewähren. Zu solchen Wanderungen ist das vorliegende Werk ein wertvoller Führer. Es zerfällt in seiner neuen Fassung in folgende sechs Kapitel: I. Die Fahrbewegung am Radumfang und ihre Kräfte, II. Die Kennlinien der Bahnmotoren, III. Die Bemessung und die Bauarten der Bahnmotoren, IV. Die Verwendung und die Arbeitsweise der Parallelkurbelgetriebe, V. Die Wechselwirkungen zwischen Rad und Schiene, VI. Die Gestaltung der Triebfahrzeuge.

Zu der Untersuchung der Energierückgewinnung bei Talfahrt und Bremsung, am Schluss des ersten Kapitels, ist zu bemerken, dass jedes Triebfahrzeug, auch wenn es nicht mit besondern Mitteln zur Energierückgewinnung bei Talfahrt ausgerüstet ist, auf allen Gefällen zwischen der Horizontalen und jenem Gefälle in %, das gleich dem negativen Bewegungswiderstand pro Tonne Zuggewicht auf horizontaler Bahn ist, die Gefällsenergie zurückgewinnt, indem es sie zur Verminderung der Zugkraft benützt. Es werden daher beispielsweise in Abbildung 15 die w -Linien nicht durch den Nullpunkt gehen,

sondern die $w = 5 \text{ kg/t}$ Linie wird die Abscisse im Punkte 5% und die $w = 10 \text{ kg/t}$ Linie die Abscisse im Punkte 10% schneiden, da erst von diesen Gefällen an ein Unterschied zwischen Fahrzeugen mit und ohne Stromrückgewinnung eintritt. Unter Berücksichtigung dieses Umstands wird der Vorteil der Stromrückgewinnung noch wesentlich kleiner. Beispielsweise beträgt das Verhältnis $\frac{A a_1}{a_1}$ für $w = 10 \text{ kg/t}$ und $s = 15\%$ nur 20% statt $42,8\%$.¹⁾ Im zweiten Kapitel ist gegenüber der ersten Auflage mit Recht die Untersuchung des für Zugförderungszwecke wohl kaum mehr in Frage kommenden Repulsionsmotors fallen gelassen worden zugunsten einer eingehenderen Behandlung der Gleichstrommotoren. Auf dem im vierten Kapitel behandelten Gebiet der kritischen Drehzahlen der Parallelkurbelgetriebe und der Schüttelschwingungen hat bekanntlich der Verfasser Pionierarbeit geleistet, indem er bereits im Jahr 1914 in seiner Abhandlung über die Triebwerkbeanspruchung bei elektrischen Lokomotiven²⁾ einen Versuch zur mathematischen Erfassung der harmonischen Vorgänge im belasteten Parallelkurbeltriebwerk veröffentlichte. In der Folge haben dann sowohl der Verfasser als auch seine Schüler unter seiner Anregung zur weiteren Klärung dieser Fragen durch wertvolle Forschungsarbeiten beigetragen, die im vorliegenden Werke Berücksichtigung gefunden haben.

Das Buch wird sowohl dem Studierenden wie auch dem in der Praxis stehenden Ingenieur von Nutzen sein, und es kann daher sein Studium warm empfohlen werden. Die Ausstattung ist, wie es vom Verlag nicht anders zu erwarten war, mustergültig. H. E.

Gussbeton, Erfahrungen beim schweizer. Talsperrenbau.

Schlussbericht der „Gussbeton-Kommission“ der „Fachgruppe für Beton- und Eisenbetonierende des S. I. A.“ Bearbeitet von Dipl.-Ing. Ed. Stadelmann, Sekretär der Kommission. 160 Seiten mit zahlreichen Abbildungen und Diagrammen. Verlag des „Hoch- und Tiefbau“ (Alpenstrasse 38, Zürich). Preis geh. 10 Fr. Für Mitglieder des S. I. A. bei Bezug beim Sekretariat 8 Fr.

Eine Orientierung über den Inhalt dieses aufschlussreichen Berichts finden unsere Leser im Textteil dieser Nummer. Der Kommission gehörten an die Ingenieure A. Zwygart (Baden) als Präsident, ferner H. Eggenberger (Bern), F. Fritsche (Zürich), Dir. A. Gigy (Aarau), H. E. Gruner (Basel), A. Kaech (Innertkirchen), Ed. Locher (Zürich),

¹⁾ Da der Verfasser die Energierückgewinnung im gleichen Sinne zuerst in unserer Zeitschrift, auf Seite 121 von Band 75 (13. März 1920), behandelte, haben wir ihm diese Kritik zur Rückübertragung vorgelegt. Er schreibt uns, die Darstellung des Referenten gelte, wenn bei Talfahrten mit oder ohne Rückgewinnung stets mit nicht gestreckten Zugkupplungen gefahren werde; demgegenüber habe er den Normalfall der Praxis, der nur bei Talfahrten mit Rückgewinnung lose, sonst gestreckte Kupplungen bedingt, berücksichtigen wollen, wobei $A a_1 : a_1$ und die Nullstellen der bezüglichen Kurven für die von ihm benützten, allerdings hohen Ansätze, ihre einfachste Formulierung bzw. Festlegung erlangen.

²⁾ Siehe „S. B. Z.“, Band 63, Seite 156 (14. März 1914).