

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 93/94 (1929)  
**Heft:** 22  
  
**Nachruf:** Löffler, Stephan

#### **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:** 17.02.2026

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

steigen. Daneben ist auch noch die Strecke Iselle-Domodossola zu berücksichtigen, die gemäss den mit der Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen getroffenen Vereinbarungen im Mai 1930 elektrifiziert sein muss und für die die S. B. B. die elektrische Energie zu liefern haben. Der Verkehr auf dieser Strecke erreichte im Jahre 1928 72,6 Mill. Brutto-tkm, die einen Mehrbedarf an Energie von 3,5 Mill. kWh erfordern, der bis 1940 auf 5 Mill. kWh anwachsen kann.

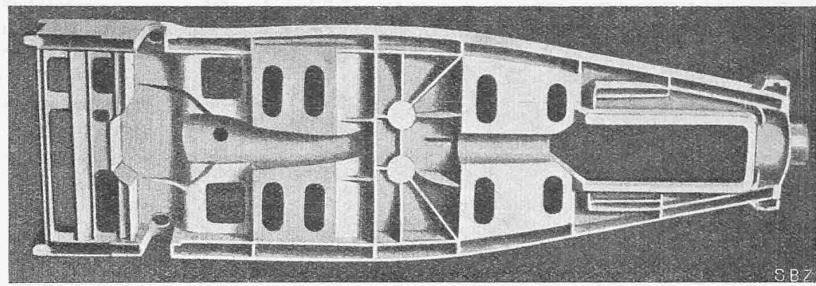
Zur Deckung des Mehrbedarfs an Energie wurde zunächst der Bezug von Energie aus nicht der Bahn gehörenden Kraftwerken in Betracht gezogen. Für die Lieferung des Neubedarfs unterbreiteten die A.-G. La Dixence, die A.-G. Motor-Columbus und die Bernischen Kraftwerke A.-G. Angebote. (Die BKW zogen in der Folge ihre Offerte wieder zurück.) Auf Grund der Berechnungen gelangte jedoch die Generaldirektion zum Schlusse, dass der Bau des Etzelwerkes gemeinsam mit den Nordostschweizerischen Kraftwerken den für die Bundesbahnen günstigsten Weg der Ergänzungsenergieversorgung bilde. Eine generelle Darstellung dieses Werkes folgt in nächster Nummer.

**Ausfuhr elektrischer Energie.** Die Entreprises électriques fribourgeoises in Freiburg (EEF) sind im Besitz der bis 8. Januar 1930 gültigen Ausfuhrbewilligung Nr. 89, vom 24. September 1926, für die Ausfuhr elektrischer Energie an die Société des Forces motrices du Refrain in Montbéliard (Frankreich). Die zur Ausfuhr bewilligte Energiemenge beträgt max. 225000 kWh pro Tag, lieferbar mit einer Leistung von max. 16500 kW. Die EEF stellen nun das Gesuch um Erhöhung der zur Ausfuhr bewilligten Energiemenge vom 1. Januar 1930 an auf 365000 kWh pro Tag mit einer Leistung von max. 22000 kW, unter gleichzeitiger Verlängerung der Bewilligung bis 1. Januar 1940. Die über den Rahmen der bestehenden Bewilligung hinaus auszuführenden Energiemengen würden aus den Energiedisponibilitäten der EEF sowie aus ihrem künftigen Fremdstrombezug von der S. A. l'Energie de l'Ouest-Suisse in Lausanne (EOS) stammen. Diese würde die Energie aus ihrem Werk Champsec-Bagnes und dem Werk Sembrancher der Société Romande d'Électricité, die vor der Vollendung stehen, sowie später aus dem im Bau befindlichen Werk La Dixence beziehen. Zum Zwecke der vermehrten Ausfuhr beabsichtigen die EEF den Umbau der bestehenden Uebertragungsleitung für 32000 Volt Hauerive-Sugiez-Corbatière in eine Leitung für 120000 Volt sowie die Erstellung eines 7 km langen neuen Leitungssstückes Corbatière-Schweizergrenze. Einsprachen und andere Vernehmlassungen irgendwelcher Art sind beim Eidg. Amt für Wasserwirtschaft bis spätestens den 20. Dez. 1929 einzureichen.

**Schweizerische Bundesbahnen.** Als Nachfolger des auf Jahresende zurücktretenden Oberingenieurs der Abteilung für Baubau bei der Generaldirektion der S. B. B., A. von Werdt, wählte der Verwaltungsrat den bisherigen Oberingenieur des Kreises III, Alex. Acatos, von Casaica (Graubünden). Ferner bestätigte der Bundesrat als Generaldirektoren die Herren Dr. Ing. h. c. A. Schrafl, A. Niquille und H. Etter, als Direktoren der Kreise II und III Ing. E. Labhardt und Dr. R. Herold, und wählte zum Direktor des Kreises I für den zurücktretenden E. Gorjat den derzeitigen Stellvertreter des Betrieb-Chefs, Ingenieur Edouard Savary, von Payerne.

**Diskussionsversammlung des S. E. V. in Olten.** Am 7. Dezember findet in Olten eine Diskussionsversammlung des Schweiz. Elektrotechnischen Vereins statt. Es werden sprechen Ingenieur K. Berger (Zürich) über Ueberspannungen in elektrischen Anlagen, erläutert an Hand von Versuchen mit dem Kathodenstrahl-Oszillograph, und Ing. W. Janički (Zug) über Fernmessungen, insbesondere Summenfernmessungen. Die Versammlung findet um 8.45 h im Hotel Schweizerhof statt. Eingeführte Gäste sind vorher beim Generalsekretariat des S. E. V. schriftlich anzumelden.

**Die Gesamtlänge der Eisenbahnen der Erde** beträgt nach der vom Archiv für Eisenbahnwesen wiedergegebenen neuesten Zusammenstellung für 1926 1233530 km gegen 1229923 km im Vorjahr. Davon entfallen 600234 km auf Amerika, 385406 km auf Europa, 137772 km auf Asien, 60861 km auf Afrika und 49257 km auf Australien. In Europa steht Deutschland mit 58333 km an erster Stelle; es folgen Russland mit 57516 km, Frankreich mit 53561 km und Grossbritannien (einschl. Irland) mit 39262 km.



Aus einer Aluminium-Legierung gegossener Automobil-Rahmen.

Gegossene Aluminiumrahmen für Automobile werden von den Fonderies et Forges de Crans in Frankreich für die Firma de Lavaud hergestellt. Wie die „Z. V. D. I.“ nach „The Foundry“ berichtet, handelt es sich um eine Aluminium-Legierung mit 13% Si. Der hier wiedergegebene Rahmen ist 3696 m lang, 1143 mm breit und wiegt 165 kg; die Wandstärke des Gussts sektors beträgt 5 bis 10 mm. Bei einer Belastung mit 3 t betrug die Durchbiegung des Rahmens rd. 5 mm. Die Legierung wird nach Veredlung durch Zusatz eines Alkalimetalls in grösseren Formen gegossen.

**Gewerbeschulhaus und Kunstgewerbemuseum in Zürich.** Der Grosse Stadtrat hat für den Bau eines Gewerbeschulhauses und Kunstgewerbemuseums auf dem alten Filterareal im Industriequartier einen Kredit von 6 1/2 Mill. Fr. beschlossen. Wir kommen auf den zur Ausführung bestimmten Entwurf der Architekten Steger & Egender noch zurück.

**Diskussionsvorträge aus der Elektrotechnik an der E. T. H.** Der erste dieser auf Seite 269 letzter Nummer angekündigten Vorträge findet am 3. Dezember um 20.15 h im Auditorium III des Hauptgebäudes der E. T. H. statt. Diskussionsthema ist die Stabilität von Spannung und Leistung in gekuppelten Netzen. Das einleitende Referat hat Prof. Dr. B. Bauer übernommen.

## NEKROLOGE.

† Stephan Löffler. Prof. Dr. Stephan Löffler, dessen im letzten Juni in Zürich gehaltene Vortrag über „Die Bedeutung des Hochdruck-Dampfbetriebes für die neuzeitliche Energiewirtschaft“ noch in aller Erinnerung sein dürfte, ist am 28. Oktober in Charlottenburg einem Magenleiden erlegen. Löffler hat im April 1900 an der Eidgen. Technischen Hochschule das Diplom als Maschineningenieur erworben, und war darauf Assistent von Prof. E. Meyer-Schweizer. Später wurde er Mitarbeiter von Prof. Riedler an der Techn. Hochschule Berlin, an der er 1912 zum ord. Honorarprofessor ernannt wurde. Er las dort über Oelmaschinen und rotierende Arbeitsmaschinen. Seit einigen Jahren befasste er sich namentlich mit der Anwendung hoher Drucke und Temperaturen in der Wärme-wirtschaft<sup>1)</sup>.

## PREISAUSSCHREIBEN.

**Sicherheitsvorlagen für Niederdruck-Azetylenentwickler.** Nach den statistischen Ermittlungen der letzten Jahre war ein nicht unbeträchtlicher Teil aller Explosions von Niederdruck-Azetylenentwicklern darauf zurückzuführen, dass vom Brenner in die Azetylenleitung zurücktretender Sauerstoff oder Flammenruckschläge von den Wasservorlagen nicht aufgehalten wurden. Danach ist es erwiesen, dass sich die Betriebsicherheit der Niederdruck-Azetylenentwickler noch erheblich erhöhen wird, wenn es gelingt, die zugehörigen Sicherheitsvorlagen weiter zu verbessern. Sicherheitstechnisch sollen die neuen Vorlagen 1. vom Brenner her in die Azetylenleitung zurücktretenden Sauerstoff aufhalten, 2. Flammen-durchschläge vom Brenner her zum Stillstand bringen, wenn ein Azetylen-Sauerstoff- oder ein Azetylen-Luftgemisch zwischen Entwickler und Brenner vorhanden ist. Betriebstechnisch muss die neue Sicherung den Vorlagen, die bisher als zuverlässig anerkannt wurden, mindestens gleichwertig sein. Erwünscht sind Konstruktionen, deren Betriebsicherheit von der Zuverlässigkeit einer Bedienungskraft möglichst unabhängig ist (automatische Sicherungen). Hebel, Ventile

<sup>1)</sup> Das Prinzip des von Löffler entwickelten Dampfkessels ist in Band 86, Seite 173 (3. Oktober 1925) kurz beschrieben.