Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 107/108 (1936)
Heft: 13

Nachruf: Stern, Alfr.

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: 04.12.2025

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

schlechtem Wetter nicht immer darauf gerechnet werden kann, solche von vorüberfahrenden Automobilisten zu erhalten. In Abständen von etwa 2 km sind längs der Strasse Fernsprecher aufgestellt, zu zweit oder dritt hintereinander zu den die Hilfsstellen verbindenden Streckenabschnitten zusammengefasst. Als Verbindungsleitungen dienen zwei Adern eines gewitterfest geerdeten Kabels, dessen Verlegung auf dem steilen und felsigen Gelände keine leichte Arbeit war. Gegen ein Depot von 5 s und eine Leihgebühr von 1 s erhält der Automobilist bei der Einfahrt in die Glocknerstrasse einen Schlüssel. Oeffnet er damit das Telephongehäuse, so geht ein Rufsignal nach den benachbarten Hilfstellen ab (sicherheitshalber in beiden Richtungen), und die Sprechverbindung mit der Hilfsmannschaft ist hergestellt. Ein weiteres Rufzeichen zeigt den Hilfsstellen an, dass das Gehäuse richtig verschlossen und verriegelt wurde. Erst dann kann der Schlüssel wieder abgezogen werden. Drahtbrüche und Kurzschlüsse werden selbsttätig durch hör- und sichtbare Zeichen gemeldet. Neben dieser Strassenfernsprechleitung dient eine besondere Telephonverbindung der Verständigung der Hilfsstellen untereinander.

Eine Seilschwebebahn auf den Mont Revard (Savoyen) wurde als Ersatz einer alten Zahnradbahn am 20. Dezember 1935 eröffnet. Ihre schiefe Länge beträgt 1600 m, der Höhenunterschied 845 m in einer Spannweite. Die Talstation, in der sich der Antrieb befindet, ist mit dem rd. 5 km entfernten Aix-les-Bains durch einen Omnibusdienst verbunden. Die Tragseile (je eins pro Kabine) sind in verschlossener Bauart mit 310 t Bruchlast konstruiert; ihre Zugbeanspruchung am oberen Ende beträgt je 84,6 t. Die beiden Kabinen fassen je 40 Personen. Jede wird von einem eigenen Zugseil gezogen, welches das Laufwerk des Gegenwagens frei durchläuft und nur im Falle des Bruches des Gegenwagen-Zugseils automatisch mit dessen Laufwerk gekuppelt wird. Der Erbauer der Anlage, Ing. A. Rebuffel, ist also zu der eher klassischen Bauweise zurückgekehrt, die er ähnlich bei Chamonix-Planpraz-Brévent («SBZ», Bd. 99, S. 171) ausgeführt hatte, während die gewagte Kombination von Trag- und Zugseilen wie bei der Salèvebahn (Bd. 101, S. 24*) nicht wiederholt worden ist. Die Fahrzeit beträgt 6 min, sodass stündlich 300 Personen in jeder Richtung befördert werden können («Le Génie Civil», 15. Februar).

Die Wetterfühligkeit, d. h. die Abhängigkeit des menschlichen Wohlbefindens vom Wetter, ist das Hauptthema einer Studie von Dr. E. Dübi, Gerlafingen, im «Schweizer Archiv» vom Januar 1936. Darin sind eine Reihe von Wetterkarten abgebildet, die nach den über 20jährigen Beobachtungen Dübis für eine ungünstige Beeinflussung des Menschen charakteristisch sind. Ob hierbei die Luftelektrizität oder schnelle Luftdruckschwankungen oder noch andere Einflüsse eine massgebende Rolle spielen, ist strittig. Angenehm scheinen allgemein solche Zustände der Atmosphäre empfunden zu werden, bei denen infolge eines ausgeprägten Druckgefälles in einer grösseren Umgebung des Beobachtungsortes sich eine bestimmt gerichtete Luftbewegung ergibt, unangenehm solche, bei denen — wegen schwachen Druckgefälles — die einzelnen Luftmassen keiner einheitlichen Strömung folgen, sondern regellos durcheinander wallen. Die noch wenig durchsichtigen Verhältnisse werden seit einigen Jahren durch Dr. W. Mörikofer am Physikal. meteorolog. Institut Davos aus Mitteln der Eidg. Volkswirtschafts-Stiftung systematisch untersucht.

Der Mangel an Ingenieuren in Deutschland, der zur Zeit besonders für die Fachgebiete Schiffbau, Stahlbau, sowie allgemeiner Hoch- und Tiefbau herrschen soll, hat die S. T. S. veranlasst, nachzuforschen, ob unter Umständen die Stellung von schweizerischen Fachleuten für bestimmte Fälle in Frage kommen könnte. Aus mehreren Gründen hat sich dies jedoch als ganz unmöglich erwiesen und es wurde ausserdem festgestellt, dass noch kein eigentlicher Mangel, sondern erst ein knappes Angebot von Arbeitskräften besteht und dass man in Deutschland eher befürchtet, beim Andauern der Bau- und Rüstungskonjunktur zu wenig *Nachwuchs* an Ingenieuren zu haben.

Eine Diskussionsversammlung über Bahnfragen veranstaltet der S. E. V. am 18. April in Zürich unter dem Titel: «Wie und was kann die Elektrifikation zur Auflockerung und Beschleunigung des Betriebes der Bahnen beitragen?» Näheres folgt demnächst.

Eidg. Technische Hochschule. Es haben sich als Privatdozenten habilitiert Ing. Dr. *K. Berger* für Hochspannungstechnik und Ing. Dr. *H. Stäger* für Werkstoffkunde der Elektrotechnik.

Die Mailänder Mustermesse dauert vom 12. bis 27. April. Alle näheren Auskünfte sind erhältlich durch die General-Delegation für die Schweiz, Bahnhofstr. 51, Zürich.

Der Genfer Automobilsalon schliesst seine Tore morgen, Sonntag Abend, worauf nochmals hingewiesen sei.

Zur Bauausschreibung der SBB für die Lorrainehaldenlinie mit Aareübergang in Bern.

Mit Bezug auf unsere Ankündigung auf Seite 108* dieses Bandes (7. März 1936) erfahren wir von zuständiger Stelle, unsere Mitteilung bedürfe in zwei Punkten einer Berichtigung. Einmal sei die von uns bedauerte Verzögerung der Ausschreibung nicht den technischen Organen der Generaldirektion, vor allem nicht dem Brückenbaubureau zuzuschreiben, sondern vielmehr den Schwierigkeiten der Finanzierung, an der ausser den SBB auch Bund, Kanton und Stadt Bern beteiligt sind. (An die auf 15,7 Mill. Fr. veranschlagten Baukosten leisten Bund, Kanton und Stadt Beiträge von zusammen 5,83 Mill. Fr., sodass zu Lasten der SBB 9,87 Mill. Fr. verbleiben, welche Summe dem vom V. R. der SBB am 14. September 1935 erteilten Kredit entspricht). — Sodann sei die von uns zum Ausdruck gebrachte Meinung irrig, es komme ernstlich nur das Hauptprojekt der SBB (der grosse Eisenbetonbogen) in Frage; die Wahl von Baumaterial und Konstruktionsart stehe *tatsächlich* frei und es sollen demgemäss auch abweichende Vorschläge unvoreingenommen geprüft und in Erwägung gezogen werden. Auch ist zu beachten, dass die zur Verfügung stehende Entschädigungssumme von 100 000 Fr. nur für vom offiziellen Projekt *abweichende* Vorschläge bestimmt ist.

Wir geben von dieser Klarstellung umso lieber Kenntnis, als wir von verschiedenen Seiten die Bestätigung dafür erhalten haben, dass die von uns auf Seite 108 zum Ausdruck gebrachte Auffassung tatsächlich nur die in den in Betracht fallenden Kreisen herrschende Meinung wiedergibt.

WETTBEWERBE

Dorfplatz in Vernier (Genf) (Bd. 106, S. 308). Das Preisgericht hat unter 36 eingegangenen Entwürfen folgenden Entscheid gefällt:

I. Preis (700 Fr.): Entwurf von Arch. H. Frey (Genf).
II. Preis (600 Fr.): Entwurf von Arch. R. Barro (Zürich).
III. Preis (500 Fr.): Entwurf von Arch. P. Braillard (Genf).

Zum Ankauf für je 250 Fr. sind empfohlen:
Entwurf von Arch. L. Hermes, Mitarbeiter E. Hermes (Genf).
Entwurf von Gebr. Boccard (Genf).
Entwurf von Arch. Ch. Liechti (Genf).

Zum Ankauf für je 150 Fr. sind empfohlen:
Entwurf von Arch. A. Guyonnet (Genf).
Entwurf von Arch. P. Cahorn (Genf).
Entw. v. Arch. A. Hoechel (Genf), Mitarb. Arch. H. Ellenberger.

NEKROLOGE

Zwei unsern ältern E. T. H.-Kollegen wohlbekannte frühere Dozenten sind zur ewigen Ruhe eingegangen:

† **Eugen Meyer,** von 1894 bis 1923 Professor für Maschinenzeichnen, Maschinenbau und Konstruieren (Vorgänger von Prof. M. ten Bosch), geb. 4. Dez. 1857, ist am 20. März gestorben, und

† **Alfr. Stern,** von 1887 bis 1928 Professor für allgemeine Geschichte, geb. am 22. November 1846, dessen feinsinnigen Vortrag im alten «3 d» Viele genossen haben, ist am 24. März d. J. zu seinen Vätern versammelt worden.

Dankbare Erinnerung an die beiden so verschiedenen Lehrer wird ihr Bild in der Erinnerung an frohe Studienzeit aufleben lassen.

LITERATUR

Abhandlungen der Internat. Vereinigung für Brückenbau und Hochbau, 3. Bd., 438 Seiten. Zürich 1935, Verlag Gebr. Leemann & Co. Preis kart. 30 Fr.

Der 3. Band der «Abhandlungen» der I. V. B. H. hält sich auf der gleichen, wissenschaftlich hervorragenden Höhe wie die zwei ersten Bände[1]). Es kann kaum der Sinn dieser Buchbesprechung sein, über jede der in diesem Bande vereinigten 21 Arbeiten resümierend zu berichten, umso weniger, als die jeder Abhandlung beigegebene «Zusammenfassung» dies in klarer Weise schon getan hat. Das eingehende Studium der Abhandlungen ist infolge der redaktionell bedingten äussersten Konzentration der mathematischen Ableitungen nicht immer mühelos, aber doch ohne Zuhilfenahme weiterer Literatur möglich. Diese richtig begrenzte Konzentration bewerten wir als ein redaktionell ganz besonderes Verdienst, weil sie es möglich macht, in Form eines relativ schmalen Bandes sowohl dem Stahl- als auch dem Eisenbetonfachmann eine grosse Auswahl der interessantesten Probleme darzubieten. Weil diese nun richtungsweisend für die nächste Zukunft sein dürften, rechtfertigt sich aber doch eine Zusammenfassung des Inhaltes unter einigen

[1]) Vergl. Besprechung in «SBZ» Bd. 103, S. 75; Bd. 105, S. 166.