Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 121/122 (1943)
Heft: 5

Nachruf: Jaeggi, Hermann

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: 10.12.2025

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

Ziehung in den Seen praktische Bedeutung hat, behandelt Ingenieur W. Lang (Bern), in Heft 12, 1942, der «Schweiz. Zeitschrift für Vermessungswesen und Kulturtechnik». Eine anders lautende Definition von Dr. H. Maurer (Berlin) entkräftend, hält Prof. Dr. F. Baeschlin an der bereits 30 Jahre alten Definition von Ing. E. Leupin (Bern) fest: «Die Mitte eines Sees ist der geometrische Ort aller derjenigen Kreiszentren, die einbeschriebenen Kreisen zugehören, d. h. Kreisen, die beide Ufer tangieren.» Lang erläutert das Problem anhand illustrierter Beispiele, wobei er darauf aufmerksam macht, dass die «Filage» in den Seeflächen unserer Dufourkarte (Hüllkurven gleichen Uferabstandes), die einen rein «dekorativen» Zweck verfolgen, zum gleichen Ergebnis bezügl. des Auffindens der Seemitte führen, wie aus dem Vergleich der beiden Zeichnungen Abb. 1 u. 2 (Luganersee-Ausschnitte) hervorgeht.

Anwendungen der ultravioletten Strahlung. Hierüber gibt A. Claude im «Bulletin S. F. E.» 1942, Nr. 15 eine Uebersicht. Der praktisch ausgenützte Bereich liegt heute hauptsächlich zwischen 4000 und 2000 Å (1 Å = 10^{-8} cm), mit der (durch leichtere Absorption gehemmten) Tendenz nach kürzeren Wellenlängen, d. h. grösseren Energiequanten $h\nu$. Die Anwendungen umfassen 1. chemische und biologische Wirkungen, 2. die Photolumineszenz. 1. Ultraviolette Bestrahlung regt chemische Vereinigungs- wie auch Zerfallsprozesse an, je nach der Wellenlänge schwächer oder heftiger, im einen oder andern Sinn. Die Wirkung auf die lebende Zelle angehend, gilt eine gewisse ultraviolette Energiezufuhr bekanntlich als eine Wohltat für den Menschen (Sonnenbäder); dagegen wirkt sie augenblicklich tödlich auf Mikroben (Sterilisierung von Wasser, Milch, Getreide). Man bestrahlt jedoch heute Milch und andere Nahrungsmittel auch aus einem andern Grund: zur Erzeugung von Vitamin *D*, wobei aber, bei Gefahr des gegenteiligen Effekts, Wellenlängen unter 2800 Å auszufiltern sind. 2. Die verbreitetste Quelle ultravioletter Strahlung ist die elektrische Entladung im Quecksilberdampf. Bei schwachem Gasdruck (einigen mm Hg) konzentriert sich das ausgesandte Spektrum um den Strahl 2537 Å, der geeignete Leuchtstoffe zur maximalen Emission von sichtbarer, tageslichtähnlicher Strahlung anregt, wobei eine Lichtausbeute von 30 ÷ 40 Lm/W erzielt wird. In einer früheren Mitteilung über Leuchtstoffröhren (Bd. 118 (1941), Nr. 7, S. 82) haben wir auf diese die Beleuchtungstechnik revolutionierende Art der Lichterzeugung hingewiesen. Die meisten organischen Stoffe leuchten auf, wenn man sie ultraviolett, mit etwa 3650 Å bestrahlt; die diesen Umstand benutzende Fluoreszenz-Analyse, ein schnelles, zerstörungsfreies, äusserst feines Werkzeug der analytischen Chemie, findet in den Naturwissenschaften, auch bei kriminalistischen oder historischen Untersuchungen, ferner bei der industriellen Kontrolle der Rohstoffe und Fabrikate, die mannigfachste Verwendung.

Der japanische Kwangmon-Untersee-Tunnel, der die japanische Südinsel Kiuschiu mit der Hauptinsel Hondo verbindet, ist am 15. November 1942 eröffnet worden. Die ersten Projekte für den Tunnel wurden bereits 1897 ausgearbeitet und 1918 wieder aufgegriffen. Mit den Bauarbeiten hat man im November 1936 bei Moji und im Januar 1937 bei Schimonoseki begonnen. Während die geologischen Verhältnisse an den Küsten, die aus steilen, ausgewaschenen Kreidefelsen bestehen, sehr günstig lagen, waren in der Mitte der Meerenge von 6,3 km Breite Sand- und Schlickschichten zu überwinden, wodurch sich die Bauarbeiten sehr schwierig gestalteten. Die durchschnittliche Wassertiefe beträgt etwa 50 m, die Meeresströmung ist ungewöhnlich stark und wechselt mit den Gezeiten. Wie die «Z. VMEV» vom 31. Dez. berichtet, wurde das Werk in sechs Jahren mit Einsatz von 3 Mio Arbeitern (!) und einem Kostenaufwand von 50 Mio Yen vollendet. Mit diesem Tunnel ist eine durchgehende Verbindung erstellt, die nicht nur dem Personenverkehr, sondern hauptsächlich dem Kohlentransport von der Kohleninsel Kiuschiu nach der Hauptinsel dienen soll. Weitere Projekte sehen den Bau eines Tunnels von Hondo nach der nördlichen Insel Hokkaido und für später eine Untertunnelung der Koreastrasse vor. (Technische Schwierigkeiten sind anscheinend leichter zu überwinden als politische, wie das so oft schon diskutierte Projekt eines Tunnels zwischen England und dem Kontinent zeigt. Red.)

Studium und Fortbildung des Ingenieurs sieht Prof Dr. A. Friedrich (Berlin) im Leitartikel der «R. D. T.» vom 14. Januar als Einheit an in dem Sinne, dass er eine Entlastung des Hochschullehrplanes von Spezialfächern fordert, dafür aber die Vermittlung dieser Spezialkenntnisse späteren, während der Praxis zu besuchenden Vortragskursen zuweisen will. Grundsätzlich entspricht also diese Auffassung ganz dem Vorschlag von R.

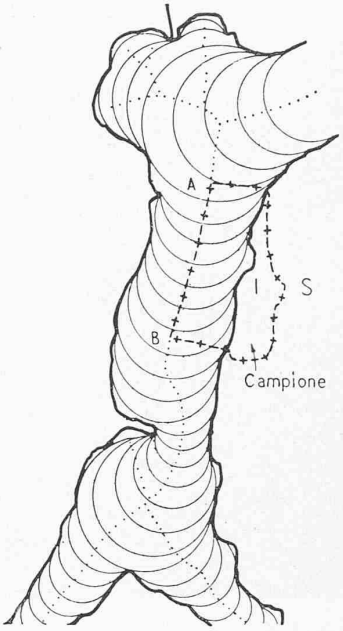


Abb. 1. Konstruktion der Seemitte durch einbeschriebene Kreise

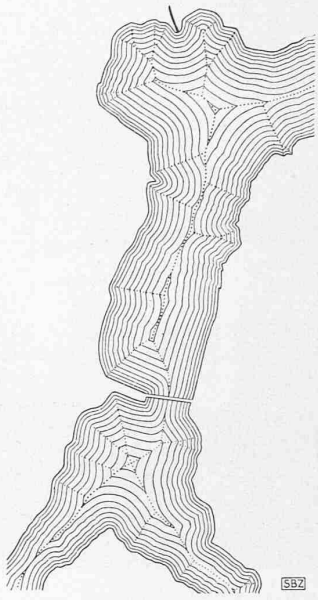


Abb. 2. Filage der Dufourkarte (Masstab etwa 1 : 100 000)

Feiss, den der Ausschuss der G. E. P. (s. Bd. 120, S. 264) zur Zeit studiert. Es ist bemerkenswert, wie auch in Deutschland die selben Mängel des heutigen Ausbildungsweges zum Suchen nach Abhilfe veranlassen: A. Friedrich nennt als solche die Ueberlastung der Studenten, die keine Vertiefung zulässt und daher sowohl rein menschlich wie fachlich unausgeglichene und ihrer Aufgabe nicht gewachsene Persönlichkeiten hervorbringt. Ein aufgelockerter Studienplan (Friedrich nennt sogar die «musische Erziehung» als Beispiel!) kann aber nur eingeführt werden, wenn in der Praxis Gelegenheit zur Fortbildung geboten wird und es zum guten Ton gehört, diese Gelegenheit zu benützen. Eine solche grundlegende, geistige Neuorientierung, so begrüssenswert sie wäre, läuft allerdings dem heute leider noch herrschenden materialistischen Zeitstreben ganz entgegen. Umso bemerkenswerter ist es, ihr in der R. D. T. zu begegnen. — In das gleiche Kapitel geistigen Bildungsbedürfnisses gehört, was die «NZZ» aus Berlin berichtet, nämlich ein steigendes Interesse für klassische Gymnasialbildung; die Zahl der humanistischen Gymnasien müsse vermehrt werden.

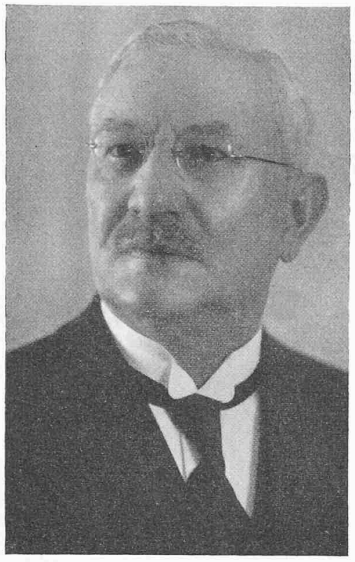
Kurs 1918 bis 1922 an der mechanisch-technischen und elektrotechnischen Abteilung der E. T. H. Ende letzten Jahres versammelten sich 42 Ehemalige dieses Kurses in Zürich. Vormittags wurde das Institut für Technische Physik der E. T. H. besucht, wo Prof. Dr. F. Fischer mit P. D. Dr. H. Stäger und weiteren Herren in verdankenswerter Weise die Führung übernahm. Die Entwicklung des Fernsehens wurde theoretisch und experimentell vorgeführt. Der Nachmittag vereinigte die Teilnehmer zu gemeinschaftlichem Mittagessen auf dem Zunfthaus zur Waag. In der sich entwickelnden frohen Geselligkeit wurden viele Freundschaftsbande wieder angeknüpft; eine nachdenkliche Note brachte der Moment des Gedenkens an die acht Verstorbenen des Kurses. Beim Erzählen der Erlebnisse in den 20 Jahren seit Verlassen der Hochschule schlugen die Wellen der Fröhlichkeit wieder hoch, sodass der Abend noch fast alle Teilnehmer beisammen sah. Erst mit den späteren Zügen verreiste der grösste Teil, um dankbar diese Stunden in Erinnerung zu behalten. Herm. Meier

Die Transiranische Bahn Bender Schapur (am Persischen Golf)-Teheran-Bender Schah (am Kasp. Meer) ist durch eine Zweigbahn von Teheran in nordwestl. Richtung bis Täbris (vgl. die Uebersichtskarte in Bd. 118, S. 265*) ergänzt worden[1]). Dadurch ist eine direkte Bahnverbindung vom Persischen Golf nach Baku und dem Schwarzmeerhafen Batum hergestellt.

NEKROLOGE

† **Hermann Jaeggi.** Am 30. Dez. 1942 ist in Teufen (App.) nach kurzer Krankheit Masch.-Ing. Hermann Jaeggi, ehem. Betriebchef und Direktor-Stellvertreter des Kreises II der SBB in Luzern, verschieden. Dem Verstorbenen, der auf 1. April 1933 im 65. Lebensjahr nach 30jähriger Tätigkeit im Bahndienst seinen Rücktritt genommen hat, war demnach ein nicht gerade langes

[1]) Transiranische Bahn beschrieben durch R. Grünhut in Band 108, Seite 251*.



HERMANN JAEGGI

MASCHINENINGENIEUR

14. Okt. 1868 30. Dez. 1942

otium cum dignitate beschieden. — Hermann Jaeggi wurde am 14. Okt. 1868 als Sohn des Albert Jaeggi von Mümliswil in Balsthal geboren. Mit 19 Jahren bestand er an der Kantonsschule in Solothurn die Maturitätsprüfung, um anschliessend (1887/90) die mechanisch-technische Abteilung des Eidg. Polytechnikums in Zürich zu absolvieren. Alsdann, d. h. von September 1890 bis Ende Dezember 1892 war Ing. Jaeggi als Praktikant bei der Gotthardbahn, zuerst in der Hauptwerkstätte in Bellinzona und dann im Fahrdienst als Heizer und Lokomotivführer beschäftigt. Von Januar 1893 bis Januar 1894 betätigte er sich als Konstrukteur bei der Schweiz. Lokomotivfabrik in Winterthur. Im Januar 1894 erfolgte seine Wahl zum Betriebsdirektor der Appenzellischen Strassenbahnen als Nachfolger des damals zu den VSB übertretenden Direktor O. Sand, dem nachmaligen Generaldirektor der SBB. Dieses Amt bekleidete Jaeggi bis zum 31. Januar 1906, auf welchen Zeitpunkt er auf dem Berufungswege zum Adjunkten des Oberbetriebsinspektors der Gotthardbahn in Luzern ernannt wurde. Beim Uebergang dieser Bahn an den Bund im Jahre 1909 erfolgte seine Wahl zum Stellvertreter des Betriebchef des Kreises V; auf 1. Januar 1911 anlässlich der Wahl des damaligen Betriebchef Siegfried zum Mitglied der Kreisdirektion V rückte Jaeggi zum Betriebchef vor. Dieser Werdegang verschaffte ihm das berufliche Rüstzeug, das ihn in der Folge befähigte, seinem verantwortungsvollen Amte mit Erfolg vorzustehen und sich den ständig wachsenden Anforderungen (Reorganisation der SBB, Vergrösserung des Kreisnetzes mit der wichtigen Gotthardstrecke als Kernstück, der nach dem letzten Weltkrieg einsetzende Konkurrenzkampf zwischen Schiene und Strasse usw.) in jeder Hinsicht gewachsen zu zeigen. Dabei kam dem Verstorbenen allerdings auch eine unverwüstliche Gesundheit und ein frohes Gemüt zu statten. Bei allen Anstrengungen und Aufregungen verliessen Betriebchef Jaeggi nie der ihm eigene Humor und philosophische Gleichmut. Er schenkte seinen Chefbeamten grosszügiges Vertrauen und sah sich darin auch nie enttäuscht. Seine Menschenkenntnis und sein Geschick, den richtigen Mann an den richtigen Posten zu stellen, haben den SBB tatsächlich mehr Nutzen eingetragen, als dies blosses Fachwissen vermocht hätte. Das verdienstvolle Wirken von Ing. Jaeggi hat denn auch seitens der SBB-Verwaltung bereits im Jahre 1921 mit seiner Ernennung zum Direktor-Stellvertreter volle Anerkennung gefunden. Beim Personal erlangte er durch seine Noblesse und sein Wohlwollen in gleichem Masse Autorität und Achtung. Betriebchef Jaeggi war nicht nur von vornehmer und integrer Gesinnung, sondern auch ein liebenswürdiger Mensch; selber ein guter Sänger, war er auch im gesellschaftlichen Leben von Luzern tätig und sehr geschätzt. Während einiger Jahre stellte er seine Dienste dem Gemeinwesen als angesehenes Mitglied des Grossen Stadtrates von Luzern zur Verfügung. Der Verstorbene hat sich als Mensch und loyaler Bürger wie als Eisenbahnfachmann ein ehrendes Andenken gesichert.

C. Lucchini.

WETTBEWERBE

Verbindung der Rhoneschiffahrt aus der Stauhaltung Verbois mit dem Genfersee (S. 37 lfd. Bds.). Als Aufgabe dieses Wettbewerbs wird eine *neue* Lösung oder eine wesentliche Verbesserung an einem der schon bestehenden 15 Entwürfe verlangt, wobei als Masstäbe gelten: grösste Verkehrsleistung, sicherster, leichtester und wirtschaftlichster Betrieb. Zu berücksichtigen sind auch die Interessen der Kraftnutzung, der Genferseeregulierung, des Landverkehrs (bewegl. Brücken sind unzulässig), des Stadtbaues; der Hafen Genf an der Arve (vergl. Bd. 120, S. 129, Abb. 5) ist als gegeben zu betrachten. Teilnahmeberechtigt sind Fachleute schweiz. Nationalität und Firmen, die seit mindestens dem 6. Januar 1943 in der Schweiz niedergelassen sind, öffentliche Verwaltungen und ihre Angestellten ausgenommen. Bei den äusserst sorgfältig und reichhaltig zusammengestellten Wettbewerbsunterlagen (gegen 50 Fr. Hinterlage von Notar L. Moriaud, 19 rue du Rhône, Genf, zu beziehen) befindet sich auch eine Zusammenstellung der bisherigen Projekte im Masstab 1:20000; diese Projekte sind ausserdem vom 6. Januar bis 30. Juni 1943 ausgestellt in der Ecole de jeunes filles, 5 rue d'Italie in Genf, je Montag und Freitag von 8 bis 12 und 14 bis 18 h. Einzureichen sind: Bericht, Plan 1:25000, Pläne und zugehörige Längenprofile 1:12500 ausserhalb und 1:2500 innerhalb der Stadt, Querprofile 1:200, Zeichnungen der Spezialanlagen, eventuell Abflussrechnung, Leistungsberechnung. Einreichungstermin 30. Juni 1943. Dem Preisgericht gehören an: Direktor C. Mutzner (Bern), Staatsrat P. Balmer (Genf), Staatsrat Casaï (Genf), Stadtrat Unger (Genf), Ing. A. Studer (Neuchâtel), Kantons-Ing. E. Lacroix (Genf), Stadtplanchef A. Bodmer (Genf), P. Pazziani (Dir. der Wasserversorgung Genf), Ing. R. Neeser (Genf), Ing. H. Blattner (Zürich), Ing. Ch. Borel (Genf), Ing. Ed. Pingeon (Genf), Ing. Ad. M. Ryniker (Basel), Dr. A. Stucky (Lausanne); Ersatzleute sind: Ing. A. Jaccard, Ing. Chavaz und Ing. A. Peter (alle in Bern). Preissumme 20000 Fr., Ankaufsumme 20000 Fr. Das Programm ist für Fr. 1,50 erhältlich bei der ausschreibenden Stelle, dem Schweiz. Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband, Môle 10 in Neuchâtel, beim oben genannten Notar oder beim S. I. A., Beethovenstr. 1 in Zürich.

LITERATUR

Strassen- und Wegebau. Von Dr.-Ing. Julius Duhm. 1. Teil: Der Erdbau; Preis geb. Fr. 7,85. 2. Teil: Linienführung, Planung, Bau und Unterhalt; Preis geh. Fr. 8,15. Verlag Georg Fromme & Co., Wien.

Es handelt sich um technische «Hilfsbücher», geschrieben für den Baupraktiker; sie wollen ihm in Form einer sehr gedrängten Darstellung alles Wissenswerte über den neuzeitlichen Strassenbau vermitteln, ihm als Wegleitung dienen und als Nachschlagewerk; ihm sozusagen, wie so viele andere Hilfsbücher ähnlich aufgezogener Art, die Denkarbeit ersetzen. Es muss wohl als ein Zeichen unserer Zeit angesehen werden, dass heute auf allen möglichen technischen Gebieten versucht wird, den praktisch Arbeitenden und leider auch den mit ungenügenden Vorkenntnissen Ausgerüsteten mittels solcher rezeptmässig aufgezogener Sammelwerke unter die Arme zu greifen. Ich betrachte dies als eine Verflachung des technischen Denkens und Gestaltens. Abgesehen davon, muss ein solches Sammelwerk, bedingt durch seinen geringen Umfang, notgedrungen Lücken aufweisen und Abkürzungen ohne Kommentare, die auch irreführend wirken können. Ich zitiere in diesem Zusammenhang nur die Kapitel, die sich mit dem Belagsbau befassen, die den heutigen Stand der Belagstechnik ganz ungenügend wiedergeben. — Der erste Band ist dem «Erdbau» gewidmet und umfasst 186 Seiten mit 130 Abbildungen und 11 Tafeln; der zweite Band behandelt «Linienführung, Planung, Bau und Unterhalt», einen an sich sehr ausgedehnten Stoff, auf 211 Seiten mit 132 Abbildungen und 12 Tafeln.

E. Thomann.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Kurzes Handbuch der Brennstoff- und Feuerungstechnik. Von Dr. Ing. Wilhelm Gumz VDI. Mit 150 Abb. und 69 Zahlentafeln. Berlin 1942, Springer-Verlag. Preis kart. etwa Fr. 24,30, geb. Fr. 26,95.

Ix-Tafeln feuchter Luft und ihr Gebrauch bei der Erwärmung, Abkühlung, Befeuchtung, Entfeuchtung von Luft, bei Wasserrückkühlung und beim Trocknen. Von Dr. Ing. Max Grubenmann, Zürich. Zweite, ergänzte Auflage. Mit 45 Abb. und 3 Diagrammen. Berlin 1942, Springer-Verlag. Preis kart. etwa Fr. 12,30.

Berechnung und Gestaltung der Triebwerke schnellaufender Kolbenkraftmaschinen. Von Dipl. Ing. Ernst Mickel, Dr. Ing. Paul Sommer und Dr. Ing. habil. Heinrich Wiegand. Heft 6 der Konstruktionsbücher, herausgegeben von Prof. Dr. Ing. E.-A. Cornelius, Berlin. Mit 151 Abbildungen. Berlin 1942, Springer-Verlag. Preis kart. Fr. 6,75.

Kurzes Lehrbuch der Physik. Von Dr. Herbert A. Stuart, o. Professor an der T. H. Dresden. Mit 378 Textabbildungen. Berlin 1942, Springer-Verlag. Preis kart. 13 Fr.

Mensch und Arbeit im Schweizer Betrieb. Anregungen und Beispiele betrieblicher Sozialpolitik. Von W. Bamert, Dr. E. Seiler, Ing. R. Huber-Rübel, Dr. A. Roth, Dr. O. Steinmann. Zürich 1942. Herausgegeben von der Aktionsgemeinschaft Nationaler Wiederaufbau. Preis kart. 6 Fr.

Chauffage et rafraîchissement combinés des habitations. Par Charles Boileau. Paris 1942, Editeur Dunod. Prix 90 Frs.

Schweizer Holzhäuser, aus den Jahren 1920—1940. Mit 105 Abbildungen und photographischen Aufnahmen und 150 Plänen und Zeichnungen. Zweite Auflage. Von Paul Artaria. Basel 1942, Verlag B. Wepf & Co. Preis geb. 8 Fr.

1939. Reise nach Skandinavien und Finnland. Von Berta Rahm. Zürich 1942. Verlag Büchergilde Gutenberg. Mitgliederpreis 5 Fr.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:
Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. WERNER JEGHER
Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5, Tel. 3 45 07