

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 71 (1953)  
**Heft:** 36

**Artikel:** IV. Internationaler astronautischer Kongress  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-60617>

#### 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:** 23.02.2026

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

schrift mit seiner Arbeit nämlich so rüstig voran, dass der Neubau am 23. Juni 1903 eingeweiht werden konnte. Der Zustand des Hauses beim Abbruch hatte Probsts Auffassung völlig bestätigt, seine Widersacher, die die Finanzierung natürlich geschädigt hatten, verstummten, und der Bund sprach sogar nachträglich doch noch eine Subvention zu. Ein Honorar erhielt Probst nie, aber die Freude über das gelungene Werk erfüllt ihn bis auf den heutigen Tag.

Er gab ihr Ausdruck an der intimen Feier, die genau 50 Jahre nach dem Eröffnungstag auf Einladung des Gemeinderates von Seelisberg in der Treib gehalten wurde. Gemeinderat Alois Zwyssig sprach Eugen Probst den Dank der Gemeinde aus, Regierungsrat Villiger aus Erstfeld erinnerte daran, dass das 1365 urkundlich erstmal erwähnte, 1657 abgebrannte und 1658 neuerbaute Haus in den Jahren zwischen 1637 und 1767 die Tagsatzung der Urkantone 72 mal beherbergt hatte, und Joseph Wipfli, ein Seelisberger und Schiffsmann der DGV im Ruhestand, erzählte mit Liebe von seinen historischen und namenkundlichen Studien über die Treib. Arch. Probst hat die Geschichte der Erneuerung von 1903 in einer kleinen Broschüre zusammengefasst.

So jung und frisch wie sein neuerbautes Treib-Haus ist Eugen Probst selbst geblieben. Ich sah ihn bei dieser Feier zum erstenmal und habe damit eine Bildungslücke ausgefüllt, denn der Begriff «Burgen-Probst» ist mir seit Jahrzehnten vertraut. Was mich aber besonders gefreut hat, ist der Umstand, dass ein Kollege, der vor 50 Jahren Waffenhilfe durch die Bauzeitung erhielt, sich ihrer noch erinnerte, obwohl in der Zwischenzeit der Kontakt wie verloren war. Eugen Probst brachte mir gleichsam einen Gruß aus der Gründungszeit der Bauzeitung, an die sich heute nicht mehr viele erinnern. Als A. Waldner 1906 starb, war ich noch ein Kind, und mir ist nur die Erinnerung an seine Witwe — eine Dame mit weissem Haar, behutsam in Stimme und Geste, die Baseldeutsch sprach und einem aus grossen Augen freundlich anblickte — geblieben, wie sie uns manchmal in ihrer Wohnung an der Gartenstrasse empfing, ganz nahe der Dianastrasse. Als der Knabe seine Besuche machte, war also der Kampf um die Treib schon seit mehreren Jahren ausgefochten, das neue Haus stand — nichts wusste ich von allem, und heute, da ich selber nicht mehr zu den Jüngsten gehöre, bewahren sich die Taten meines Vorgängers. Es ist doch nicht alles so vergänglich, wie wir manchmal denken, und der Einsatz für die rechte Sache zur rechten Zeit lohnt sich auch heute noch.

W. J.

## IV. Internationaler astronautischer Kongress

DK 061.3: 629.19

Von den vielen Kongressen, die Zürich dieses Jahr wieder beherbergt hat, war dieser zweifellos einer der interessantesten<sup>1)</sup>. Schon an der vorausgehenden Pressekonferenz zeigte es sich, dass über die Möglichkeiten der Astronautik, also des Fluges durch den Weltenraum, die Ansichten stark auseinandergehen. Die einen waren der Meinung, dass die Presse nicht von Flügen zum Mond reden solle, da es in diesem Kongress nur um die Abklärung technischer Grund- und Vorfragen gehe. Dieser Auffassung trat Prof. Dr. J. Ackeret entgegen, indem er klar formulierte: das Ziel ist der Welt Raumflug, und dieses Ziel ist durchaus nicht so utopisch, wie es den Uneingeweihten zunächst scheinen mag. Wir entnehmen seinen Ausführungen folgendes:

«Bedenken wir, dass das motorische Fliegen knapp 50 Jahre alt ist, dass innerhalb der letzten zehn Jahre besonders grosse Fortschritte gemacht worden sind und noch grössere in Vorbereitung sind — bedenken wir ferner, dass die Ausnutzung der Kernenergie ebenfalls erst zehn Jahre alt ist und heute schon die Weltpolitik mitbestimmt — dann können wir ahnen, dass die Bestrebungen, die Erde zu verlassen und die Planeten oder gar Fixsternenräume aufzusuchen, vielleicht noch viel grössere Auswirkungen haben werden.

Gewiss stehen wir heute noch am Anfang; aber die Situation ist gar nicht so grundsätzlich verschieden von denjenigen um 1900, als fortschrittliche Geister deutlich fühlten, dass der mechanische Flug zur Ausführbarkeit herangereift sei. Am denkwürdigen Volta-Kongress 1935, den unser verehrter Senior, General G. A. Crocco, organisiert hatte und leitete, wurde von Ueberschallflugzeugen, Strahltrieb und Raketen gesprochen, als es praktisch noch nichts dergleichen gab. Die

anwesenden Wissenschaftler wussten zwar, dass irgendwann in der Zukunft so etwas kommen musste; aber Crocco war vielleicht der einzige, der sehr klar sah, dass diese Zukunft in Tat und Wahrheit schon angebrochen war. Heute ist er von der Raumfahrt überzeugt, und ich würde mich nicht wundern, wenn er wiederum den Termin besser erraten hätte als manche seiner etwas skeptischeren Kollegen. Sehr früh hat Professor Oberth das Problem klar erkannt und mit erstaunlicher Phantasie sehr vieles von der späteren Entwicklung vorausgesehen. Die heutigen kühnen Projekte enthalten zahlreiche Prinzipien, die Oberth schon vollkommen klar in den Zwanzigerjahren ausgesprochen hatte.

Die Forschungen der Astronautiker haben zuerst interessante Beziehungen zur Luftfahrt, denn die Raumfahrt beginnt im Luftraum und soll auch wieder dort enden — es sei denn, dass die Raumfahrer unterwegs auf glücklichere Gefilde stossen und dort zu verbleiben gedenken. Die Raumschiffe werden sich stets mit grosser Geschwindigkeit bewegen und sehr bald in Höhen kommen, wo die Luftpumpe klein ist. Genau das selbe strebt aber auch der Fernluftverkehr an, der in immer grösseren Höhen und schneller und schneller vor sich gehen wird. Die merkwürdigen Phänomene der aerodynamischen Reibungserwärmung, wie sie unter anderem von von Kármán, Busemann und L. Crocco untersucht wurden sind, und deren Bekämpfung durch geeignete Kühlungen werden schliesslich auch für den Luftverkehr Bedeutung erlangen.

Neue Antriebsarten wie Staustrahl-Triebwerke, wie solche besonders von Dr. E. Sänger untersucht und entwickelt worden sind, dann aber vor allem die Raketen, werden kommen, ebenso auch Kern-Energie-Triebwerke, an denen (vorläufig für Fahrten im Luftraum) schon energisch gearbeitet wird. Hier sind eingehende Forschungen über hitzebeständige Materialien und Kühlmethoden im Gange. Ebenso hat die Raketentechnik ganz neuartige Triebstoffe benutzt, die der Ingenieur bisher kaum dem Namen nach kannte (Hydrazin, Diboran, Fluor usw.). Neue Start- und Landungsmethoden kommen in Betracht; die Fernsteuerung muss viel weiter entwickelt werden; Rechenmaschinen werden zur Berechnung der Flugbahn benötigt, usw. Es ist klar, dass das alles Ziele sind, die auch für die bisherige Luftfahrt von grössster Wichtigkeit sind.

Wenn dies dem nur an den «Nutzen» Denkenden auch wichtig oder allein-wichtig erscheinen mag — den Astronauten lockt ein anderes Ziel, von dem man nur sagen kann, dass seine «Nützlichkeit» heute ebensowenig zu ermessen ist, wie Kolumbus ahnen konnte, was alles aus dem neu entdeckten Kontinent werden mochte. Das Ziel ist der leere Raum, der Mond, die Planeten und dereinst vielleicht auch die Fixsterne, so unglaublich dies auch zurzeit klingen mag. Wer ist so vermassen, zu behaupten, dass die zukünftigen Raumfahrer nur Wüsten und leeres Gestein antreffen werden?

Freilich liegt vor der Erreichung solcher Ziele eine ungeheure Entwicklungsarbeit. Unzählige Fragen tauchen auf, deren Beantwortung heute erst unsicher oder noch nicht erfolgen kann. Hier muss nun die Forschung einsetzen. Es ist schon so, dass fast alle Gebiete der Naturwissenschaft und Technik irgendwie daran beteiligt sind, wie Materialkunde, Chemie, Physik, Astronomie und Astrophysik, Radiotechnik, Physiologie, Recht, usw.

Sollte es dereinst gelingen, Fahrten mit nahezu Lichtgeschwindigkeit auszuführen, so werden Erscheinungen spürbar werden, die auch Jules Verne nicht zu denken wagte; dann wird die Zeit-Dilatation, die Lebensverlängerung sichtbar und damit ein Effekt, den Einstein vor mehr als 40 Jahren im Rathause in Zürich prophetisch zum ersten Male beschrieben hatte.

Vorläufig müssen wir aber alle Anstrengungen unternehmen, möglichst real zu arbeiten und zu denken. Anscheinend ist das nächste grosse Ziel die Schaffung der Aussenstation, des künstlichen Mondes! Die Arbeiten von W. von Braun und seiner Mitarbeiter, die heute in grossartigen Illustrationen<sup>2)</sup> die Welt erregen, scheinen den Weg anzudeuten, der beschritten werden kann.

Für die jungen Raumfahrtenthusiasten ist freilich eine etwas bedrückende Situation vorhanden. Während beim Flugzeug einige Begeisterte wenigstens primitive Flugmaschinen

<sup>1)</sup> Einführung siehe SBZ 1953, Nr. 30, S. 440.

<sup>2)</sup> Siehe z. B. «Colliers Magazine» vom 22. März 1952.



A. MOSER

LOK.-FÜHRER

1879

1953

sein, dass nicht einmal die grössten Firmen, geschweige denn Private sich daran wagen können. Hier muss eine ganz neue Form von Gemeinschaftsarbeit einsetzen, wie man sie vor allem dank der amerikanischen Initiative heute entstehen sieht. Jedes Land und jeder Einzelne soll den Rahmen finden, in dem er nutzbringend arbeiten kann — die Organisation aber muss international sein!»

Der Zürcher Kongress hat nun tatsächlich dieser internationalen Verständigung, Abklärung und Zielsetzung in hohem Masse gedient. Es haben im ganzen rd. 1500 Hörer aus Europa und Uebersee teilgenommen. Die wenigen, die allen Vorträgen und den hochinteressanten Filmvorführungen folgten, haben damit ein gewaltiges Arbeitspensum erledigt; ein späterer Kongress wird wohl in parallel laufende Fachvortragsreihen aufgegliedert werden müssen.

Prof. Dr. von Kármán äusserte sich am Schlusstag des Kongresses sehr lobend über das Gehörte und gab seiner Ueberzeugung Ausdruck, dass die Internationale Astronautische Föderation (IAF) die geeignete Institution sei, um die Weltraumfahrt zu fördern. Im gleichen Sinne äusserten sich General Prof. Crocco, Rom, Prof. Dr. Hecht, Wien, Prof. Dr. J. Ackeret, Zürich, Prof. Dr. J. Eugster, Bern/Zürich und Prof. Dr. R. Sänger, Zürich. Dem Vorstand der IAF gehören für ein Jahr an: F. C. Durant, Präsident, USA (neu), Prof. Dr. Hecht, 1. Vize-Präsident, Oesterreich (neu), A. G. Haley, 2. Vize-Präsident, USA (bisher) und Ing. J. Stemmer, Schweiz, als Sekretär (bisher). Der nächste Kongress findet vom 2. bis 7. Aug. 1954 in Innsbruck (Oesterreich) statt.

## NEKROLOGE

† Alfred Moser. Im Jahre 1923 erschien im Selbstverlag des Schweizerischen Lokomotivpersonal-Verbandes unter dem Titel: «Der Dampfbetrieb der Schweizerischen Eisenbahnen» eine geschichtlich-technische Darstellung der Entstehung und Entwicklung der Dampflokomotive in der Schweiz von 1847 bis 1922, das «Moserbuch». Dieses grundlegende Quellenwerk erlebte 1936 eine 2. Auflage, ergänzt für die Zeit von 1923 bis 1936. Ein weiterer Nachtrag enthält auch noch die letzte Phase von 1936 bis 1947.

Alfred Moser ist am 4. Dez. 1879 als ältester Sohn einer Notarsfamilie in Bern geboren, wo er neben sechs Geschwistern aufwuchs, die Primar- und Sekundarschule besuchte und anschliessend von 1895 bis 1899 eine Mechanikerlehre in der Eidg. Waffenfabrik absolvierte. Dann vertiefte er seine Kenntnisse am Technikum Burgdorf, war nachher bei verschiedenen Firmen in Bern tätig und trat anfangs 1902 in den Dienst der Jura-Simplon-Bahn. Hier konnte er seiner in früher Kindheit erwachten Liebe für den Eisenbahnbetrieb in vollem Masse Raum geben. 1912 wurde er als Lokomotivführer nach Basel versetzt. 1916 begann neben dem Führerdienst seine Mitarbeit an der Instruktion des Lokomotivpersonals und von 1919 bis 1933 war er Präsident des Fachausschusses IV der Personalkommission der SBB.

Der Heimgegangene verheiratete sich 1903 mit Elisabeth Marti. Den glücklichen Eltern wurden zwei Töchter geschenkt. Bei sonst guter Konstitution machten sich bei Alfred Moser verhältnismässig früh rheumatische Leiden gel-

selber bauen und damit aktiv tätig sein konnten, ist dies bei der Astronautik nur in äusserst beschränktem Rahmen möglich (aus Gründen, die ich wohl nicht näher auszuführen brauche). Fast möchte man meinen, dass nur ein «theoretisches Basteln» übrig bleibt. Mir scheint, dass die astronautischen Vereinigungen sehr wesentlich auch den Sinn haben, junge begeisterte Leute auszubilden und für die grossen Aufgaben vorzubereiten, und zwar durch ernsthafte Arbeit. Sie werden so zu einer Schule, in der die älteren, erfahrenen Mitglieder die jungen einführen sollen.

Die eigentliche Entwicklungsarbeit kann aber nur in sehr grossem Maßstab betrieben werden. Dieser Maßstab wird so gross

tend. Erst 57jährig, musste er sich nach 35 Dienstjahren pensionieren lassen. Aber auch im Ruhestand blieb er eifrig tätig und stellte Freunden, Kollegen und Fachleuten sein umfassendes Wissen bereitwillig zur Verfügung. Im Juli 1951 verlor er seine Gattin; noch durfte er eine glückliche Zeit im Hause seiner Tochter verleben. Am 22. Juli 1953 ist er zur ewigen Ruhe eingegangen. Mit ihm ist ein grundgütiger, fröhlicher, liebvoller Mensch und ein gewissenhafter, tüchtiger Fachmann, der über aussergewöhnliche Kenntnisse auf dem Gebiete des Baues und Betriebes von Dampflokomotiven verfügte, für immer von uns geschieden.



H. J. HOFMANN

MASCH.-INGENIEUR

1896

1953

† Hans Jakob Hofmann, Maschinen-Ingenieur S. I. A., G. E. P., von Zürich, geb. am 26. April 1896 in Zürich, Ingenieur und Prokurist bei der CIBA Aktiengesellschaft in Basel, ist am 20. April 1953 nach schwerer Krankheit gestorben. Der Heimgegangene durchlief die Schulen der Stadt Zürich und von 1914 bis 1919 die Abteilung für Maschineningenieurwesen an der ETH. Nach anfänglicher Tätigkeit bei Brown Boveri & Cie. in Baden, wo er sich mit der Konstruktion von Dampfturbinen, Kompressoren, Pumpen beschäftigte, sehen wir Ing. Hofmann viele Jahre im Ausland, hauptsächlich in Belgien. Dort hat er sich zuerst mit der Projektierung von hydraulischen und thermischen Anlagen (Dampfturbinen, Kolben-Dampfmaschinen und Dieselmotoren) beschäftigt, daneben auch mit Förder-, Brech- und Sortier-Anlagen für Eisen- und Kupferbergwerke. Vor allem aber war er dann an leitender Stelle in der belgischen Zündholz-Industrie tätig (1926 bis 1934), wobei er sich auch mit Projekten und Studien für Cellulose- und Holzplatten-Fabriken beschäftigen musste. Auf dieses Gebiet kam er als technischer Berater für die Errichtung von Wandplatten-Fabriken in ganz Europa zurück, nachdem er zwischenhinein für kurze Zeit in der techn. Leitung der Procédés Sauter S. A., St. Louis, tätig gewesen war.

Seit Februar 1937 war Ingenieur Hofmann bei der CIBA Aktiengesellschaft in Basel angestellt, wo er nach relativ kurzer Einführung seit 1941 die Leitung der Ingenieur-Abteilung 3 (pharmazeutische und Kunststoffbetriebe) übernahm. In gleicher Stellung erhielt er 1945 von der Firma die Kollektiv-Prokura, nachdem er schon seit 1941 vertretungsweise unterzeichnet hatte. Besonders seit Beendigung des Krieges hatte Ing. Hofmann mit seinen Mitarbeitern eine Fülle von Arbeit zu bewältigen, weil auch die pharmazeutischen und Kunststoffbetriebe einen grossen Aufschwung nahmen. Da er sich dabei auch mit den ausländischen Werken in Frankreich, England, Italien und Uebersee beschäftigen musste, kamen ihm seine grossen Sprachkenntnisse zu statten.

Leider war die Tätigkeit von Prokurist Hofmann seit mehreren Jahren von einer schweren Krankheit überschattet, welche nach vorübergehenden Besserungen und scheinbaren Genesungen nun doch zum frühzeitigen Tod geführt hat. Alle strenge und dauernde Diät, welcher er sich mit der ihm eigenen Energie und mit Humor, unterstützt von seiner treuen, tapfern Gattin, unterworfen hatte, konnte nicht mehr helfen. Seine Krankheit hat zu seiner zunehmenden Vereinsamung beigetragen. Mit Ingenieur H. J. Hofmann ist ein weltoffener Kollege von uns gegangen, der bei aller ihm eigenen Eigenwilligkeit, welche ihn gelegentlich auch zu Fehlurteilen über Menschen und Dinge geführt haben mag, im Grunde ein wohlmeinender Mensch gewesen ist. De mortuis nihil nisi bene!

A. Furrer

† Edwin Eberhard, Ing. S. I. A., Prokurist und Leiter des techn. Büro Zürich der Ventilator AG. Stäfa, ist am 14. August in seinem 53. Lebensjahr nach kurzer Krankheit gestorben.

† Henri Matti, Bau-Ing. S. I. A., Professor für Eisenbahn- und Strassenbau an der EPUL, ist am 2. Juli unerwartet gestorben. Unser um die S. I. A.-Sektion Waadt sehr verdienter Kollege, der erst im 51. Lebensjahr stand, war von 1930 bis