

Hess, Gottfried

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **72 (1954)**

Heft 6

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



PROF. R. GRÜNHUT

INGENIEUR

1861 1953

Dienst der Schweizerischen Zentralbahn und war bis zum Frühjahr 1893 Bahningenieur in Bern und von diesem Zeitpunkt bis zum Jahre 1898 Bahningenieur in Aarau. Hier lernte er Fräulein Dubler aus Wohlen kennen, die dann seine Gattin wurde.

In den Jahren 1899—1902 leitete er die Umbauten der Bahnhöfe Thun und Olten. 1900 wurde er Berner Kantonsbürger. Im Jahre 1902 kam Rob. Grünhut in das Bureau des Oberingenieurs bei der Generaldirektion und wurde 1908 Stellvertreter des Oberingenieurs. 1915 wurde Robert Grünhut zum Oberingenieur des Kreises 3 in Zürich gewählt. In dieser Stellung blieb er bis 1924, als ihm die Leitung des Umbaus der linksufrigen Zürichseebahn auf dem Gebiet der Stadt Zürich anvertraut wurde. Diese Arbeit, die ihn ganz in Anspruch nahm, war ein Glanzstück in seiner beruflichen Tätigkeit und trug ihm auch die verdiente Anerkennung der Städt. Behörden von Zürich und des Schweizerischen Eisenbahndepartementes ein. 1928, nach Vollendung der Arbeiten, trat Obering. Grünhut in den Ruhestand.

Kurz nachher folgte er einem Ruf als Dozent für Eisenbahn- und Strassenbau an der ETH und übte diesen Auftrag etwa 5 Jahre lang aus. Bei seinem Rücktritt von diesem Amt wurde ihm vom Bundesrat der Titel eines Professors verliehen. Unmittelbar nach Aufgabe seiner Tätigkeit als Dozent folgte R. Grünhut auf Empfehlung von Bundesrat Haab einem Rufe als Berater in das persische Eisenbahn-Ministerium. Mehr als ein Jahr verblieb er in Teheran, von wo er mit Auszeichnungen und reich an Eindrücken besonderer Art nach Zürich zurückkehrte.

Im Jahre 1942 zog sich Prof. Grünhut in den wirklichen Ruhestand zurück und erwählte sich Lugano als Wohnort.

Robert Grünhuts Zürcher Aufenthalt¹⁾ war ein segensreiches Schaffen, nicht nur für die SBB, sondern auch für die Stadt Zürich, sass er doch im Zürcher Baukollegium, wo er nebst andern mit Prof. Gustav Gull und Werner Pfister jahrelang mitwirkte, und ein guter Berater für städtebauliche Angelegenheiten war. Seine freundschaftlichen Beziehungen zum damaligen Stadtpräsidenten und jetzigen Ständerat Dr. E. Klöti wirkten sich auch zum Nutzen der Stadt aus. Seine Hauptsorge aber galt dem Umbau des Hauptbahnhofes Zürich, den er noch zu erleben hoffte. Seine Studien und Publikationen von Projekten, die er gemeinsam mit Prof. Gull verfocht, sind noch vielen in Erinnerung.

Mit Prof. Grünhut ist eine Persönlichkeit dahingegangen, der kaum eine ähnliche gegenübergestellt werden kann, sowohl fachlich wie auch hinsichtlich allgemeiner Bildung. Auch gesellschaftlich war er immer ein gern gesehener Partner. Er war ein Mann von grossem Format, dem alle, die mit ihm im Verkehr standen, dankbare Verehrung zollten. Wenn er auch in seinem Wesen der alte Oesterreicher geblieben ist, so war er doch seiner zweiten Heimat, der er während seinem

Verstorbenen folgende Angaben zu machen.

Robert Grünhut ist am 10. Februar 1861 in Brünn geboren. Seine Gymnasialzeit verbrachte er in einer Klosterschule, wo er eine ausgezeichnete Mittelschulbildung erhielt. Er studierte an den Technischen Hochschulen von Brünn und Wien und hat an der letztgenannten 1882 mit grossem Erfolg das Staatsexamen abgelegt. Von 1882—1890 war er beim Bau österreichischer Staatsbahnlinien in Galizien und in den Alpen tätig und folgte im Oktober 1890 einem Ruf zum Bau der Schweiz. Südostbahn, Strecke Biberbrücke—Goldau. Am 1. Nov. 1891 trat Grünhut in den

ganzen Leben in der Ausübung seines Berufes sein Bestes gegeben hat, in grosser Liebe und Anhänglichkeit zugetan.

B. Terner

† **Gottfried Hess**, Arch. S. I. A., G. E. P., von Zürich, geb. am 19. Febr. 1876, Eidg. Polytechnikum 1894—1898, a. Baumeister in Zürich, ist am 25. Januar unerwartet entschlafen.

BUCHBESPRECHUNGEN

Vorgänge bei der Eisbildung. Von *Wolfgang Kost*. Heft Nr. 8 der Abhandlungen des Deutschen Kältetechnischen Vereins. 80 S. mit 31 Abb. Karlsruhe 1953, Verlag C. F. Müller. Preis kart. 5 DM.

Wasser ist zwar bei 0° C mit Eis im Gleichgewicht; damit aber die Bildung von Eis mit endlicher Geschwindigkeit vor sich geht, muss das Wasser an der fortschreitenden Phasengrenzfläche etwas unterkühlt sein. Dies wurde erstmals von W. Kost nachgewiesen und mit Hilfe von Thermolementen mit einer Ablesegenauigkeit von 0,01° C gemessen. Die gemessenen Unterkühlungstemperaturen sind eine Funktion der Gefriereschwindigkeit und liegen an ebenen Flächen zwischen 0,02 und 0,11° C bei Gefriereschwindigkeiten von 0,2 bis 2 mm/min. Der Zusammenhang zwischen Erstarrungstemperatur und -geschwindigkeit ist unabhängig von der Art der Wärmeabfuhr und entspricht in seinem Verlauf den bei anderen Stoffen beobachteten Gesetzmässigkeiten. Bei reinem Wasser ist der Einfluss der Unterkühlung auf die Gefrierzeitberechnung technischer Eiserzeuger verhältnismässig gering und beträgt bei gewöhnlichen Eiserzeugern etwa 1 %, bei Dünnschichteisern mit höchster Geschwindigkeit etwa 5 %.

Prof. Dr. P. Grassmann, ETH, Zürich

Handbuch für Sprengarbeiten. Vom Aktiebolaget *Atlas Diesel*, Stockholm und *Sandvikens Jernverks Aktiebolaget*, Sandviken. 500 S. in einem Ringordner in den Sprachen deutsch, französisch, englisch und schwedisch. Biel 1953, Geschäftsstelle Notz & Co. AG. Preis 78 Fr.

Das vorliegende neue Handbuch ist von einem Redaktionsausschuss ausgearbeitet worden, dem Sachverständige aus allen einschlägigen Gebieten angehören. Als Hauptredaktor zeichnet Dr. Ing. K. H. Fraenkel, Direktor der Rationalisierungsabteilung der Generaldirektion der Schwedischen Staatlichen Kraftwerke, der durch seine Veröffentlichungen sowie durch seine Vortragstätigkeit auch in der Schweiz kein Unbekannter ist. Fachleute aus Schweden, Frankreich, Deutschland und der Schweiz verfassten die verschiedenen Abschnitte. Die schweizerischen Mitarbeiter sind Prof. Dr. C. Andrae und Dr. Ing. K. Trautzl, Direktor der Schweiz. Sprengstoff-Fabrik AG., Dottikon.

Das Handbuch geht in verschiedener Hinsicht neue Wege. Es ist viersprachig, wobei die einzelnen Sprachen in parallelen Spalten nebeneinander erscheinen. Es dokumentiert damit den Wunsch des Redaktionsausschusses, mit Hilfe von Spezialisten verschiedener Länder ein internationales Handbuch zu schaffen. Ferner hat es die Form eines Ringordners mit losen Blättern, so dass neue Beiträge, Ergänzungen oder Uebearbeitungen bequem an passender Stelle eingefügt werden können.

Der jetzt vorliegende Inhalt entspricht in jeder Hinsicht dem heutigen Stand der Sprengtechnik. Besonders wertvoll sind auch die Bemühungen, in einem besonderen Abschnitt eine einwandfreie und saubere Terminologie zu schaffen, ist dies doch ein unbedingtes Erfordernis, um einen Erfahrungsaustausch zwischen Fachleuten verschiedener Gebiete und verschiedener Länder in Gang zu bringen.

Die bis jetzt erschienenen Hauptabschnitte des Handbuches lauten: Geologie, Terminologie, Methodik des Gesteinssprengens; Planung und praktische Ergebnisse; Druckluftversorgung; Gesteinsbohrer; Sprengmittel, Ladung, Zündung; Bewitterung. Bereits ist geplant, verschiedene dieser Hauptabschnitte durch neue Beiträge zu erweitern, sowie auch die neuen Hauptabschnitte Bohrmaschinen, Aufladung und Beförderung zu eröffnen.

Alle Beiträge zeichnen sich dadurch aus, dass ihr Inhalt unmittelbar auf praktischer Erfahrung gründet. Auf diese Art wurde ein Werk geschaffen, das in die Hand jedes Technikers gehört, der in Bergwerken oder auf Baustellen vor Fragen der Gesteinssprengung gestellt wird.

Es bleibt zu hoffen, dass es den Herausgebern gelingt, mit Hilfe aller an der Gesteinssprengtechnik interessierten Kreise

¹⁾ Er war auch anlässlich der Veröffentlichung verschiedener Aufsätze aus seiner Feder öfter zu Gast auf unserer Redaktionsstube. Es entwickelte sich daraus eine Freundschaft, die mir jedes Gespräch mit dem scharf urteilenden, aber gütigen Menschen zur Freude werden liess. Seine Urbanität bleibt mir unvergesslich, und noch in den letzten Jahren war jeder Brief aus seiner Hand ein kalligraphisches Musterstück.