

# Haag, Adolf

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89/90 (1927)**

Heft 26

PDF erstellt am: **20.05.2024**

## **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.

darüber folgendes: Die Studien für die Einführung der durchgehenden Güterzugbremse wurden im Berichtsjahre weitergeführt. In den Monaten März und April fanden unter der Leitung der S. B. B. auf den ebenen Strecken Bologna-Modena-Reggio und auf der Bergstrecke der Gotthardlinie Versuchsfahrten mit der Kunze-Knorr- und der Westinghouse-Bremse statt.

Vom 8. bis 16. September wurden sodann in Bern durch den Unterausschuss für die Güterzugbremse der V. Kommission des Internationalen Eisenbahnverbandes die Ergebnisse der vorerwähnten Versuche besprochen und ein Programm für die Versuche mit der Bozic-Güterzugbremse festgelegt.

Die S. B. B. haben im weitem einen Versuchszug mit der Drolshammer-Güterzugbremse ausrüsten lassen, der dem Unterausschuss für die Güterzugbremse des Internationalen Eisenbahnverbandes im Jahre 1927 vorgeführt werden soll. Das Departement schenkt auch diesen Bestrebungen seine volle Aufmerksamkeit.

Die Einführung von Schienenbremsen (elektromagnetische und andere) hat wiederum Fortschritte gemacht (Zahl der ausgerüsteten Fahrzeuge Ende 1926: 708 gegen 658 Ende 1925); auch die Zahl der Fahrzeuge von Schmalspur- und Trambahnen, die mit selbsttätig wirkenden Kupplungen und mit Schutzfangvorrichtungen ausgerüstet sind, hat etwas zugenommen.

Von den Privatbahnen sind dem Departement 235 Fälle von Lokomotiv- und Motorwagenschäden (Vorjahr 136) und 30 Fälle von Achs- und Radreifenbrüchen gemeldet worden (Vorjahr 44).

#### VI. Bahnbetrieb.

Gemäss einer dem Bericht beigelegten ausführlichen Tabelle sind im Jahre 1925 auf den wichtigsten schweizerischen Normal- und Schmalspurbahnen mit 4351 km Gesamtlänge im ganzen 1236848 Züge gefahren worden, d. h. 13446 Züge oder 1,1% mehr als im Vorjahr. Davon waren 884330 Personenzüge, 314924 Güterzüge, zum Teil mit Personenbeförderung, und 37594 Dienst- und Hülfszüge.

Bei den S. B. B. betragen die Fahrleistungen:

im Jahre	Dampflokomotiven	Elektr. Lokomotiven	Total
1920	28 934 110	910 885	29 844 995 Lok.-km
1922	27 822 683	4 427 031	32 249 714 „
1924	29 576 683	9 692 887	39 269 741 „
1926	24 370 629	17 993 779	42 364 408 „

Gegenüber dem Vorjahre weist das Jahr 1926 eine Mehrleistung von 4,2% auf.

#### VII. Bauausgaben.

Die im Laufe des Berichtjahres durchgeführte Prüfung der Baurechnungen für das Jahr 1925 ergab einen Zuwachs an Bauwert von 57,8 Mill. Fr. gegenüber 85,8 Mill. Fr. im Vorjahr, 106,1 Mill. Fr. im Jahre 1923, 103,1 Mill. Fr. im Jahre 1922, 143 Mill. Fr. im Jahre 1921, 137,2 Mill. Fr. im Jahre 1920 und 104,0 Mill. Fr. im Jahre 1919. Von den 57,8 Mill. Fr. entfallen 84,98 Mill. Fr. auf die Bundesbahnen, 2,24 Mill. Fr. auf die übrigen Normalspurbahnen, 0,62 Mill. Fr. auf Zahnradbahnen, 3,50 Mill. Fr. auf Trambahnen und 0,67 Mill. Fr. auf Seilbahnen, während die Schmalspurbahnen wegen der Abschreibung von rund 37 Mill. Fr. bei der Zwangsliquidation der alten Furkabahn-Gesellschaft mit einer Verminderung des Baukonto um 34,18 Mill. Fr. in der Abrechnung figurieren. Bei den Bundesbahnen ist ein Betrag von 10 Mill. Fr. als zweite Rate des zur Beschleunigung der Elektrifizierung gewährten Bundesbeitrages von 60 Mill. Fr. von den tatsächlichen Bauausgaben abgezogen.

Als gesamte, bis Ende 1925 für das schweizerische Eisenbahnnetz gemachte Ausgaben werden angegeben: für die Bundesbahnen 2265 Mill. Fr., für die übrigen Normalspurbahnen 355 Mill. Fr., für die Schmalspurbahnen 324 Mill. Fr., für die Zahnradbahnen 55 Mill. Fr., für die Trambahnen 119 Mill. Fr. und für die Drahtseilbahnen 32 Mill. Fr., zusammen 3150 Mill. Fr. gegenüber 3092 Mill. Fr. zu Ende 1924.

#### Nekrologie.

Adolf Haag, Dr. Ing. h. c., der am 21. April dieses Jahres in Berlin einem Herzschlag erlag, war am 13. Januar 1858 in Frankfurt a. M. geboren, wo er mit seinen feingebildeten Eltern und den ihm wenigstens ältern Geschwistern eine glückliche Jugend und Schulzeit verlebte. Sein Eintritt in die Ingenieurabteilung des Polytechnikums erfolgte im Herbst 1875. Haags ausgesprochen republikanischer Sinn und sein rasches Einleben in schweizerische Verhältnisse, sowie die Begeisterung für unser Land und seine Bewohner, veranlassten ihn, schon zu Beginn der Studienzeit in seiner damaligen Wohn-gemeinde Riesbach das schweizerische Bürgerrecht zu erwerben, und nach Abschluss der Studien mit dem Diplom im Frühjahr 1879 erledigte er als Geniesoldat den Militärdienst.

Zunächst trat er dann als Ingenieur im Sommer 1879 in den Dienst der Stadt Zürich (Baubureau Letten), wurde aber schon auf Ende des selben Jahres bei der Bauunternehmung Phil. Holzmann & Cie. in Frankfurt a. M. angestellt, wo er fortan vornehmlich im Brückenbau tätig war und bei einer beträchtlichen Anzahl von bedeutenden Brücken über den Main, den Rhein und die Weser wertvolle Erfahrungen erwerben konnte. Im Jahre 1889 wurde Haag die Leitung der Berliner Abteilung der ihren Wirkungskreis mehr und mehr ausdehnenden Firma übertragen, die ihn 1898 zum Mitglied des Direktoriums mit ständigem Wohnsitz in Berlin ernannte. Von hier aus bearbeitete er die Submissions-Projekte und Eingaben, und leitete er die Ausführung einer grossen Anzahl bedeutender Brückenbauten über die Elbe, Weichsel, Spree, den Nordostseekanal u. a. m., bei denen die Druckluftgründungen in der Folge das Spezial-arbeitsgebiet Haags bildeten. Durch seine intensive Beschäftigung auf diesem Gebiet wurde er schon 1894 dazu geführt, dem

Problem des Unterwassertunnelbaues seine grösste Aufmerksamkeit zu widmen. Seine Ueberlegungen und Vorschläge auf diesem damals neuen und für die Tiefbau-Ingenieure aussichtsreichen Arbeitsfeld haben im Laufe ihrer gelegentlichen Veröffentlichung in der Fachpresse und in Vorträgen sowie weiterer Vervollständigung in wissenschaftlichen und sachverständigen Kreisen, namentlich in Deutschland, solche Anerkennung gefunden, dass ihn die Technische Hochschule in Charlottenburg im Jahre 1920 mit dem Dr. Ing. ehrenhalber auszeichnete. Aber auch ihm blieb die Erfahrung nicht erspart, wie ausserordentlich schwer es oft ist, einen neuen Gedanken in der konservativen, an bisher bewährte Methoden gewohnten Praxis zur Verwertung zu bringen, z. B. auch weil es im wirtschaftlichen Leben manche Charaktere gibt, die selbst mit den verwerflichsten Mitteln kämpfen und die Wahrheit wie den Fortschritt niedertreten oder aus Eigennutz und Eigendünkel ignorieren. Im Jahre 1899 war ihm die damals vakant gewordene Professur für Wasserbau und Fundierungen an der Eidgen. Techn. Hochschule in Zürich vom Schweizer. Schulrat angeboten worden, allein Haag konnte sich nicht entschliessen, seine interessante, arbeits- und erfolgreiche Stellung in Berlin aufzugeben.

Im Jahre 1918 trat Haag von der Firma Phil. Holzmann & Cie. zurück, indem er hoffte, mit seiner ihm schon im Jahre 1886 ange-trauten treuen Gattin noch manches Jahr glücklich leben und in seinem Spezialfach nutzbringender Weise die wohlverdienten Früchte seines Fleisses und seiner geschaffenen Werke geniessen zu können, in seinem im Jahre 1903 erbauten eigenen Wohnsitz in Nikolassee in der Nähe des Wannsees, wo ihm die Freude an zahlreichen Gästen, den jugendlichen Verwandten und der gemeinsamen Pflege der Musik — Haag war ein guter Geiger — das Leben verschönerten. Die Reize der märkischen Landschaft, der nahen Potsdamer Parkanlagen und Havelseen und die Ruhe von benachbartem Wald und Wiese ersetzten ihm zeitweise völlig die ihm so lieb gewordene Schweiz, die er aber dennoch oft besuchte, um auch wieder mit seinen dort verbliebenen Studienfreunden schöne Stunden zu geniessen. Die



DR. ING. h. c. ADOLF HAAG  
INGENIEUR

13 Januar 1856

21. April 1927

gesteigerten Schwierigkeiten und Hemmungen im Berufsleben, sowie der Verlust durch die Inflation des grössten Teiles seines Vermögens beeinflussten aber in der Folge seine ohnehin seit einigen Jahren geschwächte Gesundheit immer ungünstiger. Zum letzten Mal besuchte er Zürich im Herbst 1925, um in fröhlicher Gemeinschaft mit weitern acht noch lebenden Kurskameraden das 50-jährige Jubiläum ihres Eintrittes in den ersten Kurs der Ingenieurabteilung zu feiern. Nun wird er leider nie mehr unter uns weilen. Sein Andenken bei Freunden und Verwandten aber lebt weiter und seine vielen Werke zeugen von seinem Geist und seiner Tüchtigkeit. Hd.

† **Emile Colomb.** In Tolochenaz bei Morges, wo er seinen Lebensabend verbrachte, starb am 25. Mai, 82-jährig, Ingenieur Emile Colomb, alt Generaldirektor der Schweizerischen Bundesbahnen. Er war von 1902 bis 1906 Vizepräsident der Kreisdirektion I und darauf Mitglied der Generaldirektion der S. B. B., aus welcher Stellung er im Jahre 1921 in den Ruhestand trat.

### Mitteilungen.

**Das Elektrizitätswerk der Stadt Chur** bei Lügen an der Plessur, 1913/14 nach Plänen von Ing. L. Kürsteiner erbaut<sup>1)</sup>, soll, den gesteigerten Bedürfnissen entsprechend, voll ausgebaut, bezw. in seiner Leistungsfähigkeit verdoppelt werden. Ausser der Aufstellung einer Maschinengruppe von 3000 PS, wird die Erstellung der zweiten Druckleitung und die Schaffung eines Wochenausgleichbeckens bei der Wehranlage in Aussicht genommen. Hierfür sollen auf der 25,5 m langen Ueberfallkrone des festen Wehres bei Molinis zwei Schützen aufgestellt werden für einen Aufstau bei Niederwasserführung um 3,85 m; das dadurch geschaffene Becken ermöglicht über Samstag und Sonntag rund 31 000 m<sup>3</sup> zurückzuhalten. Der Gesamtkostenvoranschlag beläuft sich auf 746 500 Fr., die der Grosse Stadtrat bereits bewilligt hat; an der noch ausstehenden Zustimmung der Einwohnerschaft ist wohl nicht zu zweifeln.

**Störung des Flussregimes durch Wehreinbauten.** Der Geschieberückhalt im Staugebiete eines Wehres bedingt eine erhöhte Stosskraft im Unterwasser und dadurch entsprechende Sohlenvertiefungen. Da bei der Ausführung von Neuwerken manchmal zu wenig auf diese Folgen der Störung in der Geschiebeführung Rücksicht genommen wird, sei hingewiesen auf den Jahresbericht 1926 des Innwerk Bayerische Aluminium A.-G., München. In diesem wird erwähnt, dass sich erstmalig die Wirkung des Wehrstaus auf die Geschiebeführung durch Auflandungen im Staugebiete und Eintiefung des Inn im Unterwasser bemerkbar machten, was erhebliche Aufwendungen zur Sicherheit der Ufer an der Wehrstelle und zur Regulierung des Auslaufes des Unterwasserkanals erforderte.

**Schotterstrassen mit Zementverguss.** Ein neues aussichtsreiches Verfahren zur Herstellung von Betonstrassen besteht darin, dass in den vorgewalzten Schottenkörper ein Trockenmörtel aus hochwertigem Zement eingebürstet und nachher bei gleichzeitiger reichlicher Schlammung eingewalzt wird. Das Verfahren hat den Vorteil, dass 24 Stunden nach der zweiten Walzung die Strasse dem Verkehr übergeben werden kann. Solche Strassendecken sind ausgeführt im Zuge der Autostrasse Mailand-Como und anderweitig in Italien, ferner in Spanien, Frankreich und England.

**Rhein-Kraftwerk Dogern.** Die in den Tagesblättern letzte Woche verbreitete Mitteilung, wonach die Konzession badischerseits erteilt worden sei, ist verfrüht; indessen soll die Erteilung sowohl der badischen wie der schweizerischen Konzession bevorstehen. Eine generelle Orientierung samt Plan des auf rund 80 000 PS Ausbau bemessenen Kanal-Werkes finden unsere Leser in Band 88, Seite 14 (vom 3. Juli 1926).

**Grossgüterwagen in Deutschland.** Einer Notiz im „Zentralblatt der Bauverwaltung“ vom 23. März 1927 entnehmen wir, dass die Deutsche Reichsbahn kürzlich Grossgüterwagen aus Siliziumstahl mit 60 t Ladefähigkeit bei nur 19 t Eigengewicht für den Kohlentransport in Betrieb gestellt hat. Die Selbstentladung eines solchen Zuges dauert nur einige Minuten.

**Internationaler Orientierungskurs über Arbeits-Rationalisierung.** Mit Dauer vom 6. bis 9. Juli veranstaltet diesen Kurs in den Räumen der E. T. H. die „Schweizer. Kommission für Rationelles Wirtschaften“, in Verbindung mit dem „Psychotechnischen Institut Zürich“. Vortragsprogramm u. a. m. sind beim Sekretariat obiger Kommission, Clausiusstrasse 2, Zürich, erhältlich.

<sup>1)</sup> Dargestellt in Band 69, Nrn. 1 bis 4 und Nr. 26 (Januar/Juni 1917).

**Der Schweizerische Verein von Dampfkessel-Besitzern** hält seine 58. Jahresversammlung am Freitag den 1. Juli, 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr, im Zunfthaus zur Waag in Zürich ab. Nach Erledigung der geschäftlichen Traktanden werden Prof. Dr. P. Schläpfer (Zürich) und Oberingenieur E. Höhn (Zürich) über die Verhütung von Kesselstein sprechen.

Ein internationaler Ingenieur-Kongress ist für den Herbst 1929 in Tokio in Aussicht genommen. Das Programm umfasst sämtliche Gebiete des Bauingenieur- und des Maschineningenieurwesens.

### Wettbewerbe.

**Rheinbrücke Köln-Mülheim.** Im Herbst letzten Jahres hatte die Stadt Köln elf Firmen zur Einreichung von Entwürfen samt Uebernahmsofferten für den Bau einer festen Strassenbrücke zum Ersatz der Schiffbrücke Köln-Mülheim eingeladen. Das elfgliedrige Preisgericht, dem als Brückenbau-Fachleute Dr. Ing. Zimmermann und Dr. Ing. G. Schaper angehörten, hat am 12. Januar d. J. mit 9 gegen 2 Stimmen den Entwurf „Aus einem Guss“ (Vollwandiger Bogensträger von 333 m Stützweite) der Firmen Fr. Krupp A.-G. (Rheinhausen), Fr. Schlüter A.-G. (Dortmund) und Prof. P. Behrens (Berlin) zur Ausführung empfohlen. Eine bildliche Uebersicht aller Entwürfe brachte u. a. Heft 14 des „Bauingenieur“ (April d. J.), wogegen eine von berufener Seite vor längerer Zeit uns zugesagte Darstellung aus äusseren Gründen eine unerwartete Verzögerung erleiden musste; sie wird aber noch erscheinen.

In der Folge hat nun die Stadt Köln beschlossen, nicht die vom Preisgericht empfohlene Bogenbrücke, sondern eine Hängebrücke zu bauen. Daraufhin lieferten verschiedene der Bewerber neue Entwürfe, die durch zwei von der Stadt berufene neue Gutachter, die Prof. Dr. Ing. Beyer und Dr. Ing. Gaber, beurteilt wurden. Die Argumentationen dieser beiden Gutachter sind so erstaunlich, dass die Fachleute des Preisgerichts, Zimmermann und Schaper, „vor dem Forum der deutschen Ingenieurwissenschaft“ dagegen Verwahrung einlegen; dreizehn deutsche Fachleute schliessen sich diesem interessanten Protest an („Bautechnik“ Nr. 26, vom 10. Juni d. J.).

### Literatur.

Neu erschienene Sonderabdrücke:

**Die hydraulischen Modellversuche für das Stauwehr des Limmatwerks Wettingen der Stadt Zürich.** Von Prof. E. Meyer-Peter. Sonderabdruck aus Band 89, Mai 1927. 12 Seiten mit 27 Abb. Verlag der „S. B. Z.“, Dianastrasse 5, Zürich 2. Preis geh. Fr. 2,50.

**Bericht über die Versuche mit einem Turbinenregler von Escher Wyss & Cie., Zürich.** Von Prof. Dr. E. Braun, Stuttgart. Sonderabdruck aus Band 89, März 1927. 4 Seiten mit 10 Abb. Verlag der „S. B. Z.“, Dianastrasse 5, Zürich 2. Preis geh. 1 Fr.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL,  
Dianastrasse 5, Zürich 2.

<b>S. T. S.</b>	<b>Schweizer Technische Stellenvermittlung Service Technique Suisse de placement Servizio Tecnico Svizzero di collocamento Swiss Technical Service of employment</b>
-----------------	--

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telefon: Selnau 5426 — Telegr.: INGENIEUR ZÜRICH  
Für Arbeitgeber kostenlos. Für Stellensuchende Einschreibgebühr 2 Fr. für 3 Monate.  
Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. *Auskunft* über offene Stellen und  
*Weiterleitung* von Offerten erfolgt *nur gegenüber Eingeschriebenen*.

- 113 *Ingénieur* expérimenté dans l'établ. des devis et la construction des turbines hydrauliques. Entrée au plus tôt. Suisse.
- 271 *Ingénieur*, célibataire, comme chef de service turbines hydrauliques. Connaissance parfaite du français. Maison française.
- 277 *Ingénieur* ou *technicien*, très au courant bobinage et isolation de machines électriques. Situation d'avenir. France.
- 309 *Chef de service et d'exploitation*, spécialiste expérimenté pour produits et accessoires de photographie. Genève.
- 311 *Jüngerer Ingenieur* für allgemeinen Maschinenbau. Ostschweiz.
- 313 *Techniker* mit Werkstattpraxis und Erfahrung im Bau von Textilmaschinen (Spulmaschinen usw.). Deutsche Schweiz.
- 356 *Architekt*, tüchtiger Zeichner. Sofort. Arch.-Bureau. Kt. Aargau.
- 368 *Bautechniker*, 28 bis 35 J., mit guter Praxis in Holz- und Baugeschäften, für Baugeschäft. Kanton Zürich.
- 390 *Jüngerer Bautechniker*, guter Zeichner, baldmöglichst. Zürich.
- 392 *Tüchtiger Bauführer* für Fabrikbau. Für 2 Monate. Zentralschweiz.
- 394 *Jüngerer Bautechniker*, flotter Zeichner. Arch.-Bureau. Zürich.
- 398 *Jüng.*, selbständ. *Bautechniker*, g. Zeichner. Arch.-Bur. in Zürich.
- 400 *Jüngerer*, tüchtiger *Architekt* oder *Bautechniker*, guter Zeichner, für 2 bis 3 Monate. Sofort. Architekturbureau im Kt. Aargau.