

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 79/80 (1922)
Heft: 6

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

Miscellanea.

Eidgen. Technische Hochschule. Der Bundesrat hat die bisherigen Mitglieder des *Schweizerischen Schulrates* für eine neue Amtsdauer bestätigt. Es sind dies Dr. Robert Gnehm in Zürich (Präsident), Ing. Dr. Gustave Naville in Zürich, Regierungsrat Dr. Alfred Kreis in Frauenfeld, Ing. Joseph Chuard in Zürich, Ing. E. Thomann in Baden, Prof. Dr. Paul Dutoit in Lausanne und Nationalrat H. Walther in Luzern.

Diplomerteilungen. Der Schweizerische Schulrat hat nachfolgenden, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführten Studierenden der Eidg. Technischen Hochschule auf Grund der abgelegten Prüfungen das Diplom erteilt:

Diplom als Bauingenieur: Gerasime P. Arsenis von Athen (Griechenland), Gustave d'Auriol von Genf, Heinr. Bachofner von Fehraltorf (Zürich), Louis Bendel von Schaffhausen, Bojdar Boïovitch von Nisch (Jugoslavien), Tobias Branger von Davos (Graubünden), Karl Briner von Möriken (Aargau), Hans Conrad von Andeer (Graubünden), Bernard Cuenod von Vevey (Waadt), Tadeus Frankowski von Zürich, Johann Gartmann von Kästris (Graubünden), Walter Genner von Zürich, Ernst Graf von Basel, Albert Gull von Zürich, Paul Huber von Wädenswil (Zürich), Heinrich Krumholz von Zürich, Didrik Larsen von Vettakollen (Norwegen), Edouard Martin von Grandson (Waadt), Max Masshardt von Bern, Wolf Novik von Rostow (Russland), Willy Prêtre von Corgémont (Bern), Alex. Rywosch von Kreuzburg (Lettland), Louis Schwegler von Luzern, Heinr. Spoerry von Fischenthal (Zürich), Adrien Taponnier von Genf.

Diplom als Vermessungsingenieur: Bertrand Müller von Wil (St. Gallen).

Ausbau der Wasserkräfte in der Steiermark. Für den Ausbau der steirischen Wasserkräfte liegt ein umfassender Plan vor, der den ersten Schritt für den grosszügigen Ausbau der österreichischen Wasserkräfte darstellt. Das Bauprogramm der zu diesem Zwecke gegründeten „Steirischen Wasserkraft- und Elektrizitäts-A.-G.“ umfasst: Im Gebiete des Murflusses vier Niederdruckwerke, und zwar Bruck-Mixnitz, Judenburg-Zeltweg, Puntigam-Werndorf und Peggau-Weinzödl, ferner die Hochdruckwerke an der Teigitsch samt Speicher als Spitzen- und Ausgleichswerk und das Akkumulier- und Ausgleichswerk auf der Teichalpe; ferner im Gebiete des Ennsflusses die Ennswerke im Gesäuse, die Kraftanlagen am Erzbach und an der Radmer samt Speicheranlage am Leopoldsteinersee und schliesslich die Kraftwerke und Akkumulier-Anlagen am Sölk- und Tabache, welche Wasserkraftanlagen eine Ergänzung und Reserve in kalorischen Anlagen im Köflacher Reviere, eventuell in andern steirischen Braunkohlenrevieren finden sollen. Alle Werke sollen durch Hochspannungsleitungen von 60 000 und 100 000 Volt Spannung unter sich und mit den Hauptverbrauchsgebieten verbunden werden, um durch einheitlichen Betrieb die grösstmögliche Ausnutzung und weitestgehende Herabminderung der Selbstkosten anzustreben. Nach vollendetem Ausbau wird das steirische Grosskraftwerk-Unternehmen eine installierte Gesamtleistung von 450 000 PS, d. h. etwa den fünften Teil der in Oesterreich als ausbauwürdig betrachteten Wasserkräfte umfassen und wird jährlich rund 1000 Mill. kWh nutzbar abgeben können.

Schweizerische Bundesbahnen. Der Bundesrat hat den Rücktrittsgesuchen der Herren *Heinrich Stamm*, Präsident der Kreisdirektion IV, und Ingenieur *Ernst Münster*, Mitglied der Kreisdirektion IV der S. B. B., auf 1. Mai 1922 unter Verdankung der geleisteten Dienste entsprochen. Ueber eine allfällige Wiederbesetzung der Stellen soll erst nach Eingang des Berichts des Verwaltungsrates Beschluss gefasst werden. Wahrscheinlich werden die Stellen nicht wieder besetzt.

Ueber die zunehmende Verwendung flüssiger Brennstoffe auf Schiffen orientiert die folgende Uebersicht, die die „Z. d. V. D. I.“ nach „Lloyds Register of Shipping“ mitteilt und den Raumgehalt der mit Oelfeuerung versehenen Schiffe angibt.

Juli 1914	1310209	Grosstons,	Juli 1920	9359334	Grosstons,
„ 1919	5336678	„	„ 1921	12796635	„

Würden die 1921 mit Oelfeuerung ausgerüsteten Schiffe noch mit Kohle geheizt, so ergäbe dies einen jährlichen Kohlenverbrauch von etwa 20 Mill. Tonnen.

Untergrundbahn in Madrid. Ende letzten Jahres ist in Madrid der zweite Abschnitt der Untergrundbahn eröffnet worden. Die neue Strecke beginnt, wie die erste (vergl. die Notiz in Band

LXXVI, Seite 150, 25. September 1920) an der Puerta del Sol, dem Verkehrsmittelpunkt der Stadt, und führt nach dem Bahnhof der Eisenbahnlinie Madrid-Zaragoza-Alicante am Paseo de Atocha, bildet somit eine Verlängerung der ersten Linie gegen Süden. Eine weitere Verlängerung nach S. O. in Richtung Vallecas soll im Frühjahr in Betrieb genommen werden.

Die Bibliothek der Hochschule von Löwen soll nunmehr auf Kosten eines amerikanischen Hilfsausschusses und nach den Plänen des amerikanischen Architekten *Whitney Warren* wieder aufgebaut werden. Der Entwurf ist im Stil der niederländischen Hochrenaissance gehalten.

Nekrologie.

† **F. Hennings.** Aus Biebrich a. Rh. kommt die Trauerkunde, dass Prof. Dr. h. c. Friedrich Hennings, der sich dort vor kaum Jahresfrist zur wohlverdienten Ruhe gesetzt hatte, am 2. d. M. einer Lungenentzündung erlegen ist. Sein Bild soll samt einem Nachruf in nächster Nummer folgen.

Korrespondenz.

Dem „Basler Architekt und Abonnent“, der uns anonym einen ebenfalls anonymen Artikel der „National-Zeitung“ über ein Skandalchen aus dem Baselland mit dem Ersuchen um Abdruck einsandte, diene zur Nachricht, dass wir stets gerne bereit sind, die gefährdeten Berufsinteressen unserer Kollegen wahrzunehmen, dass aber Anonymes bei uns grundsätzlich in den Papierkorb wandert.

Die Redaktion.

Literatur.

Die Drahtseilbahnen (Schwebbahnen). Ihr Aufbau und ihre Verwendung. Von Dipl.-Ing. *P. Stephan*, Regierungsbaumeister, Professor. Dritte, verbesserte Auflage. Mit 543 Textabbildungen und drei Tafeln. Berlin 1921. Verlag von Julius Springer. Preis geb. 150 M.

Der Buchtitel ist irreführend und die im Vorwort ausgesprochene Absicht des Verfassers, „einen nach jeder Richtung hin vollständigen Ueberblick über den Stand des heutigen Drahtseilbahnbaues zu geben“, nicht durchgeführt. Unsere Eisenbahner werden in diesem Werke keine der in den offiziellen Eisenbahn-Statistiken der europäischen Kulturstaaten als „Drahtseilbahnen“ aufgeführten Bahnen vorfinden. Es mag dem Verfasser dennoch etwelche Schwierigkeit verursacht haben, das richtige Verhältnis zwischen Auswahl und Umfang des Stoffes und dessen Behandlung zu treffen.

Die einleitende Entwicklungsgeschichte der Schwebeseilbahnen ergänzen wir mit der Erwähnung der ersten schweizerischen, von Joh. Jak. Rieter in Töss 1865 erstellten Schwebebahn für Personenbeförderung mit vier Tragseilen über den Rhein bei Schaffhausen¹⁾, wogegen die Deklaration der alten (zufolge behördlichen Betriebsverbotes abgebrochenen) Kohlererbahn als „erster der modernen“ Personenschwebbahnen mit Zwischenstützen füglich hätte unterlassen werden dürfen; wir verweisen den Verfasser beispielsweise auf die von Bullivant schon früher erbauten und noch bestehenden Personen- und Güterschwebbahnen.

Das blos 16 Seiten umfassende Kapitel „Drahtseilbahnen für Personenbeförderung“, das nur Schwebeseilbahnen behandelt, ist zu kurz und einseitig ausgefallen, sodass es dem Verdacht Raum lässt, dass nur Ausführungen deutscher Firmen behandelt werden wollten. Zur Vervollständigung hätten hier wohl deren Vorläufer, der Wetterhornaufzug²⁾ und die Schwebebahn Lana-Vigiljoch³⁾ genauer aufgeführt werden dürfen. Die am Wetterhorn ausgeführten Bremskonstruktionen der Giesserei Bern haben ja in der Folge mehrfach als Vorbild gedient, während die dortige, von Feldmann herrührende Spannungsgewichtsordnung die beabsichtigte Wirkung, bei beliebiger Wagenstellung im Falle des Bruches eines der Tragseile statisch die Gleichgewichtslage der Kabine zu erhalten, ebensowenig erzielen konnte, als die bei andern Personenschweb-

¹⁾ Siehe „S. B. Z.“ Band LIV, Seite 375, Nr. 26 (25. Dezember 1909), sowie *Wörnte*, Drahtseilbahnen, „Z. d. V. D. I.“ 1919.

²⁾ „S. B. Z.“ Band LII, Seite 311 und 310 (12./19. Dezember 1908).

³⁾ „Z. d. V. D. I.“, Jahrgang 1913.