

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 81 (1963)  
**Heft:** 51

**Nachruf:** Stahel, Max

### **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:** 15.03.2025

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



E. STIEFEL

Dipl. Masch.-Ing.

1889

1963

Im Jahre 1926 wurde der damals erst 38jährige Edwin Stiefel zum Direktor des Elektrizitätswerkes Basel gewählt, das er während über 27 Jahren mit hohem Pflichtbewusstsein und grossem Können leitete.

Auf dem Gebiete der Energiebeschaffung war er durch die in seine Amtszeit fallenden Beschlüsse über die Beteiligung des Kantons Basel-Stadt an den Kraftwerken Oberhasli, Maggia, Birsfelden und Lienne in kluger Voraussicht für eine gute Energieversorgung bemüht. In den dreissiger Jahren, als der Energieabsatz stagnierte, hat er die weitere Verbreitung der Elektrizitätsanwendungen durch Schaffung einer Be-

ratungsstelle und eines Ausstellungslokales im Stadtzentrum sowie durch günstige Tarife gefördert. Auch für den Ausbau der Energietransport- und Verteilanlagen und den Bau von neuen Unterwerken war er in umsichtiger und initiativer Weise besorgt. In Kombination mit der Kehrichtverbrennungsanstalt und dem Dampfkraftwerk Voltastrasse des Elektrizitätswerkes wurde vor 20 Jahren eine Fernheizung ins Leben gerufen, die trotz vielen Schwierigkeiten einen raschen Aufschwung genommen hat.

Während neun Jahren gehörte Direktor Stiefel dem Vorstand des Verbandes Schweizerischer Elektrizitätswerke an und wirkte auch als Mitglied verschiedener seiner Kommissionen. Von 1927 bis 1954 war er Mitglied des Ausschusses des Verbandes Aare-Rheinwerke, den er auch präsidierte und im Schweizerischen Wasserwirtschaftsverband vertrat. In den Verwaltungsbehörden der Partnerwerke, an denen der Kanton Basel-Stadt beteiligt ist, wusste er nicht nur die Interessen von Basel zu wahren, sondern hat dank seinen vielseitigen Erfahrungen auch den betreffenden Werken manchen guten Rat geben können. Zusammen mit dem Verband Basler Elektroinstallationsfirmen gründete er schon früh die Elektrogemeinschaft Basel, um die gemeinsamen Bestrebungen der Installationsfirmen und des Werkes zu fördern.

Auch nach seinem 1954 erfolgten Rücktritt von der Leitung des Elektrizitätswerkes Basel blieb er durch eine ihm von den Kraftwerken Lienne übertragene Vertrauensfunktion und als eidgenössischer Kommissär beim Kraftwerk Birsfelden mit seiner früheren Arbeit verbunden. Direktor Stiefel nahm auch gerne die Möglichkeit wahr, nicht nur mit den Kreisen der schweizerischen Elektrizitätswirtschaft, sondern auch in der G. E. P. und im S. I. A. weiterhin Kontakt und Freundschaft zu pflegen. Er interessierte sich auch immer lebhaft für die neuesten Probleme des Elektrizitätswerkes und besuchte fast regelmässig die halbjährlichen Zusammenkünfte der Pensionierten, die seinerzeit auf seine Initiative ins Leben gerufen wurden.

Dank seiner abwägenden Klugheit, seiner Gründlichkeit und lauteren Gesinnung gelang es Direktor Stiefel stets, alle geschäftlichen und menschlichen Probleme und Schwierigkeiten zu meistern. Sein Gerechtigkeitsgefühl, seine Güte und sein Wohlwollen sind bei seinen ehemaligen Mitarbeitern in dankbarer Erinnerung geblieben.

A. Rosenthaler

† Max Stahel, dipl. Bau-Ing., S. I. A., G. E. P., von Turbenthal, geboren am 8. Juli 1900, ETH 1920 bis 1925, seit 1950 Professor für Eisenbahn- und Strassenbau inkl. Tunnelbau an der ETH, ist am 9. Dezember nach tapfer hingenommenem Leiden gestorben.

## Mitteilungen

**Elektrifikation der Strecke Paris - Brüssel.** Diese 300 km lange Strecke, die zu den am stärksten belasteten Teilen des

französischen Eisenbahnnetzes gehört, ist auf elektrische Traktion umgebaut worden und konnte am 9. September dem elektrischen Betrieb übergeben werden. Dazu mussten verschiedene Verbesserungen am Unterbau durchgeführt und eine grössere Zahl neuer Kunstbauten erstellt werden. Die gesamte Gleislänge des französischen Teils der Hauptstrecke beträgt rd. 600 km, wozu noch rd. 250 km Dienstgleis hinzukommen. Gewählt wurde Einphasen-Wechselstrom von 25 kV, 50 Hz. Eine eingehende Beschreibung ist in «Le Génie Civil» vom 15. Oktober 1963 zu finden. Die französischen Lokomotiven sind für Speisung durch Einphasenstrom und durch Gleichstrom gebaut und dazu teils mit Quecksilberdampf-Gleichrichtern, teils mit Silizium-Gleichrichtern ausgerüstet. Es bestehen drei Typen, die alle zwei zweiachsige Drehgestelle aufweisen. Für den einen Typ wird das Betriebsgewicht zu 69 Tonnen, die Dauerleistung zu 2900 PS (bei 74 km/h), die Einstundenleistung zu 3060 PS (bei 73 km/h) angegeben. Für den schweren Güterzugsdienst (Kohlenzüge) steht ein Lokomotivtyp für Einphasenwechselstrom im Dienst, bei dem in einem rotierenden Umformer Drehstrom von variabler Frequenz erzeugt wird, so dass für die Triebachsen einfache Kurzschlussläufermotoren angewendet werden können. Für den Dienst auf dem belgischen Teil der Strecke stehen 12 Lokomotiven für Gleichstrom von 3000 V und 77,7 t Betriebsgewicht mit ebenfalls zwei zweiachsigen Drehgestellen zur Verfügung, deren Motoren bei 97 km/h 3560 PS (Dauerbetrieb) bzw. 3760 PS (Einstundenbetrieb) leisten. Die französischen und belgischen Lokomotiven, die für Betrieb auf beiden Netzen eingerichtet sind, werden vom Frühling 1964 an die TEE-Züge führen, die noch heute mit Dieseltriebwagen auf der Strecke Paris - Brüssel - Amsterdam verkehren, da die Leistungsfähigkeit der jetzigen Traktionsart nicht mehr ausreicht. Später sollen die Triebwagen dieser Züge auf vier Stromarten umgebaut werden, wie das bei denen der SBB bereits seit 1961 der Fall ist. — Bei der Einweihungsfahrt wurde die Strecke Paris - Brüssel in 2 h 35 min durchfahren, was einer mittleren Geschwindigkeit von 120 km/h entspricht.

**Entwicklungen bei deutschen Heizkraftwerken.** An der 2. Fachtagung, welche die Vereinigung Deutscher Elektrizitätswerke (VDEW) am 24./25. Oktober 1963 in München mit rd. 600 Teilnehmern durchgeführt hat, wurden bemerkenswerte Zahlen über diese Entwicklungen bekannt. Im Jahre 1949 gab es in Westdeutschland 31 Heiz- und Heizkraftwerke der öffentlichen Versorgung. 1956 hatte sich diese Zahl mehr als verdoppelt. 1962 waren es 75. Von 1949 auf 1962 ist der Anschlusswert dieser Werke von 555 Gcal/h auf 5300 Gcal/h angewachsen. Die Länge der Heiznetze erweiterte sich von 180 km auf rd. 1000 km (Hamburg — München) im Jahre 1962. Heute befinden sich schätzungsweise 350 Heiz- und Heizkraftwerke in der Planung oder im Bau. Bei den Heizkraftwerken hat die Stromerzeugung aus Heizedampf von 1961 bis 1962 allein um 30 % zugenommen. Am Beispiel von Wolfsburg, das heute nahezu vollständig fernbeheizt wird, konnte mit den eingeführten Mess- und Abrechnungsverfahren deutlich gezeigt werden, dass es durchaus möglich ist, mit der Einzelabrechnung die Verbraucher zufrieden zu stellen. Als beste Argumente für eine Fernheizung erweisen sich immer wieder: Bequemlichkeit für den Verbraucher, Sauberkeit der Luft (besonders in Grosstädten und im Industriegebiet) und Unabhängigkeit von der jeweiligen Versorgungslage mit Brennstoffen. Das letzte Argument hat die Verbraucher aufgrund der Erfahrungen des letzten Winters in vielen Gemeinden für eine Fernheizung aufgeschlossener denn je gemacht.

**Bohrhammer für Gasspürtrupps.** Damit man mit einer Gasmesssonde Beschädigungen von Gasleitungen rechtzeitig erkennen kann, müssen Bohrungen möglichst bis in die Nähe der Rohre niedergebracht werden, was vor allem trotz hartgefronenen Bodens schnell vonstatten gehen soll, damit ein Herd in kürzester Zeit lokalisiert werden kann. Hierfür eignet sich der leichte Bohrhammer DB 12 L der Demag AG, Duisburg, mit seiner Spezialbohrausrüstung, die aus Monobloc-Bohrern mit einem Schneidendurchmesser von 24 mm bei Längen von 300 und 400 mm sowie einem