Beust, Fritz von

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **51/52 (1908)**

Heft 5

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Miscellanea.

Elektrische Schmalspurbahn Reichenau-Flims. Dem zur Konzession eingereichten Projekt für eine elektrisch zu betreibende, meterspurige Bahn von dem Bahnhof Reichenau der Rh. B. über Tamins, Mulins nach Flims liegen folgende technische Daten zu Grunde. Von der Station Reichenau weg wendet sich das Tracé ostwärts und übersetzt auf Stationshöhe die Strasse und den Rhein auf einer 146 *m* langen Brücke. Am linken Ufer steigt die Bahn der Lehne folgend, mit 42 ‰ zu der auf Kote 635,1 *m* liegenden Station Tamins und nach Ueberbrückung zweier Bäche zur Station Trins auf Kote 802 *m*. Hierauf umfährt sie die Anhöhe von Porclas, um bei Km. 7,5 auf Kote 860,4 *m* die Station Mulins zu erreichen. Von hier folgt das Tracé bergseits der Strasse der Lehne und gewinnt nach nochmaliger Strassenkreuzung und über zwei weitere Viadukte die unmittelbar unter dem Dorfe Flims auf Kote 1077 liegende Endstation. Die Gesamtlänge der Bahn beträgt 12 700 *m*; es sind als Maximalsteigung 50 ‰ und als Minimalradius 80 *m* vorgesehen. Die Bahn soll mittelst Gleichstrom von 1000 Volt Fahrdrahtspannung betrieben werden. Der Kostenvoranschlag von zusammen 2 100 000 Fr. sieht für Unterbau 839 000 Fr., Oberbau 299 000 Fr., Hochbau 86 000 Fr. elektrische Einrichtungen 166 000 Fr., Rollmaterial 363 000 Fr. usw. vor.

Die 91. Jahresversammlung der Schweizerischen naturforschenden Gesellschaft in Glarus wird vom 30. August bis 2. September 1908 stattfinden. Wir entnehmen dem Programm, dass in der ersten allgemeinen Sitzung, die am Morgen des 31. August stattfindet, u. a. Prof. Dr. *A. Riggenbach* über «die Schweremessungen der schweizerischen geodätischen Kommission» und Dr. *H. Greinacher* «über die radioaktiven Substanzen» sprechen werden und dass für die Sitzung, die Mittwoch den 2. September im Stachelberg geplant ist, Vorträge der Herren Professoren Dr. *K. Schröter* über «eine Exkursion nach den kanarischen Inseln» und Dr. *Schardt* über die «Pierre des Marmettes und die grosse Blockmoräne von Monthey und Umgebung» vorgesehen sind. Der Dienstag ist den Sektionssitzungen vorbehalten. Anmeldungen zur Teilnahme bittet man bis zum 24. August an den Präsidenten des Quartierkomitees, Herrn J. Rutz-Hefti in Glarus einzusenden.

Schmalspurbahn Neudorf- (Gemeinde Tablat) Heiden mit Abzweigung Riemen-Rehetobel. Der Bundesrat beantragt der Bundesversammlung die Erteilung der Konzession für eine elektrisch zu betreibende, meterspurige, grösstenteils die Strasse benützende Bahn, von St. Gallen-Neudorf auf Kote 658,35 ausgehend, über das Martinstobel (Kote 592), nach Riemen auf 850 *m*, über den Kulminationspunkt «in der Haltern» mit Kote 871 *m* nach Heiden (Kote 804); es wäre nur auf 3,65 *km* Länge eine Strassenkorrektion notwendig.

Von der Station Riemen aus ist eine Abzweigung nach Rehetobel auf eigenem Bahnkörper vorgesehen. Die Strassenbahn wird 12,6 *km*, die Abzweigung 2,65 *km* lang werden. Als Maximalsteigung sind 70 ‰, als Minimalradius 50 *m* beantragt. Das Betriebssystem soll das gleiche werden, wie bei St. Gallen-Trogen und die Kraft entweder vom Kubelwerk bezogen oder in eigener Zentrale erzeugt werden. Der sich im ganzen auf 3,2 Mill. Fr. belaufende Kostenanschlag enthält für Unterbau 1 155 700 Fr., für Oberbau 385 000 Fr., für Stationen und Einrichtungen 270 000 Fr., für elektrische Leitungen 295 000 Fr., für die Zentrale und das Rohmaterial 622 000 Fr. usw.

Schnyder von Wartensee-Stiftung. Die vom Direktor der eidg. meteorologischen Zentralanstalt, Dr. *Julius Maurer*, unter Mitwirkung von Professor *Billwiller* in Zürich und Professor *Clemens Hess* in Frauenfeld verfasste Lösung der von der Kommission der vaterländischen Stiftung von Schnyder von Wartensee für Kunst und Wissenschaft gestellten Preisaufgabe «Das Klima der Schweiz» ist mit dem vollen Preise von 3500 Fr. ausgezeichnet worden. Die Jury bestand aus den Herren Professoren Hagenbach-Bischoff in Basel, Henry Dufour in Lausanne und J. Früh vom eidg. Polytechnikum in Zürich.

Eidgenössisches Polytechnikum. Zum Professor der Landwirtschaft (vorzugsweise für allgemeinen und speziellen Pflanzenbau mit Einschluss von Weinbau und Weinbehandlung, Obstbau und Obstkunde, Pflanzenpathologie und landwirtschaftliche Botanik) hat der Bundesrat am 18. Juli ernannt Herrn Dr. *R. C. Schellenberg* von Zürich, der zurzeit über die gleichen Fächer als Honorarprofessor liest.

Ein Sekundarschulhaus in Oberuzwil wird auf Beschluss der Gemeinde nach den Plänen des Architekten *Paul Truninger* in Wil ausgeführt werden. Der Kostenvoranschlag beträgt 80 000 Fr.

Nekrologie.

† **Dr. F. v. Beust.** Am 28. Juli hat die G. e. P. einen Kollegen verloren, der wohl nur Freunde, aber keinen Feind besass. Wer hätte auch nicht seine Freude gehabt an dem frischen, fröhlichen Wesen von *Fritz v. Beust*, wer hätte es nicht schon bei flüchtiger Begegnung empfunden, dass er es mit einer durch und durch gediegenen, grundehrlichen und nobeln Natur zu tun habe! Und nun hat diese kraftvolle Erscheinung, die, wo sie sich auch nur zeigte, Licht, Wärme, Leben hervorrief, einem rasch verlaufenden, tückischen Leiden erliegen müssen. Mit aller Energie sperrte sich seine starke Natur gegen die Krankheit, mit Aufopferung seiner letzten Kraft suchte Beust auf seinem Posten auszuharren und seinem Lehrerberufe nachzukommen bis zum Quartalschluss — dann aber brach er zusammen.

Fritz von Beust wurde am 26. September 1856 als der zweite Sohn des rühmlichst bekannten Pädagogen Friedrich v. Beust in Hottingen geboren. Er besuchte die Schule seines Vaters, durchlief das Zürcher Gymnasium und studierte sodann am eidgen. Polytechnikum sowie an der Zürcher Universität Naturwissenschaften, insbesondere Botanik. Nachdem er sich an der Fachlehrerabteilung des Polytechnikums, der er von 1877 bis 1879 angehörte, das Diplom erworben hatte, promovierte er Februar 1884 an der Zürcher Universität auf Grund der Dissertation «*Untersuchung über fossile Hölzer aus Grönland.*» Diese Arbeit, zu der Beust durch die Professoren *Carl Schröter* und *Oswald Heer* veranlasst worden war, ragt weit über gewöhnliche Doktordissertationen hinaus. Wenigstens wurde sie würdig erachtet, in die *Denkschriften der Schweiz. Naturforschenden Gesellschaft* aufgenommen zu werden, deren 29. Band sie ziert. Einige Jahre vorher, 1881, hatte Beust den bekannten «*Schlüssel zum Bestimmen aller in der Schweiz wild wachsenden Blütenpflanzen*» herausgegeben, von dem 1889 eine zweite, wesentlich verbesserte Auflage erschien.

Als Student schon war Beust in den Lehrkörper der Schule seines Vaters eingetreten. Es war für den jungen Mann keine geringe Leistung, den vielgestaltigen Verpflichtungen als Lernender und als Lehrender gleichzeitig nachzukommen und sie mit der ihm eigenen Pünktlichkeit und Gewissenhaftigkeit zu erfüllen. Die kraftvolle Natur allein würde dazu auch nicht ausgereicht haben, hätte er nicht vom Vater zugleich auch die Begeisterung zum Lehrerberuf ererbt. Denn das darf ohne Uebertreibung gesagt werden, und das werden heute hunderte und abermals hunderte seiner Schüler und Schülerinnen nachempfinden: Fritz v. Beust war ein Lehrer von Gottes Gnaden, und die Schule, der er seine ganze Kraft gewidmet und die er im Geiste des Vaters fortgeführt hat, war ihm eine wahre Herzenssache. Das fühlten aber auch alle die, die das Glück gehabt haben, von ihm unterrichtet zu werden, und es dürfte keinen darunter geben, der nicht mit Liebe und Verehrung und mit aufrichtiger Dankbarkeit des vortrefflichen Lehrers gedächte. *F. R.*

Korrespondenz.

Wir erhalten folgendes Schreiben, das wir nach unserer Gepflogenheit gleich mit der Antwort des Verfassers des betreffenden Artikels zum Abdruck bringen:

«In dem Aufsatz des Herrn Dr. W. Kummer: «*Ueber elektrische Bremsung bei Drehstrombahnen*» vom 18. Juli 1908 wird auf Seite 36 des laufenden Bandes der Bauzeitung behauptet, dass eine Gegenstrombremsung beim Drehstrommotor infolge der Stromstärkeverhältnisse praktisch nicht in Betracht kommen könne und es «also vorläufig als eine Sache der Unmöglichkeit anzusehen ist, eine Drehstrombahn elektrisch bis zum Stillstand abzubremsen.»

Wir erlauben uns, auf unsere verschiedenen, auch in Ihrer Zeitschrift, Bd. XXXVII, Heft 5 publizierten Beschreibungen der von uns im Jahre 1901 ausgeführten Drehstromlokomotiven für die Jungfraubahn zu verweisen, bei denen eine derartige Gegenstrombremsung von uns mit vollkommenem praktischen Erfolg zur Verwendung gebracht worden ist. Diese Bremsmethode bedingt ganz normale Stromstärken. Dem praktischen Bedürfnis wird aber im Allgemeinen viel vollkommener entsprochen, durch die von uns eingeführte Bremsung mit Gleichstromerregung, sodass die Gegenstrombremsung kaum mehr berücksichtigt wird.

Wir bitten diese Berichtigung in Ihrer Zeitschrift zu veröffentlichen.

Hochachtungsvoll

Oerlikon, den 20. Juli 1908. *Maschinenfabrik Oerlikon.*»

«An den vorstehenden Brief anschliessend, möchte ich darauf aufmerksam machen, dass aus der von der Einsenderin erwähnten Beschreibung in Band XXXVII der Bauzeitung den genannten Versuchen doch wohl nicht unbedingt der behauptete *praktische Erfolg* der Gegenstrombremsung des unabgeänderten Drehstrommotors entnommen werden dürfte. In jener Be-