Dreifus, Jules

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **119/120 (1942)**

Heft 9

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

der erst durch einen Beschluss des Verwaltungsrates vom 18. Febr. 1916 zugunsten des von Emil Huber und der Studienkommission von Anfang an empfohlenen Systems des hochgespannten Einphasen-Wechselstromes entschieden wurde. Die Arbeiten auf der Gotthardstrecke wurden nunmehr, soweit dies unter den Einschränkungen der Kriegszeit möglich war, nach Kräften gefördert, sodass im September 1920 auf der Bergstrecke Erstfeld-Airolo der elektrische Betrieb aufgenommen und am 29. Mai 1921 bis Bellinzona ausgedehnt werden konnte. Die gegen das Ende des ersten Weltkrieges entstandene Kohlennot und die damit verbundenen rigorosen Fahrplaneinschränkungen hatten die Wichtigkeit der Elektrifikation unserer Bahnen inzwischen in ein neues Licht gerückt. Es machten sich daher Bestrebungen geltend, das ursprünglich vorgesehene Tempo der Elektrifikation wesentlich zu beschleunigen.

Im Jahre 1918 wurde deshalb ein Programm für die Elektrifikation des gesamten Bundesbahnnetzes innerhalb eines Zeitraumes von 30 Jahren aufgestellt. Herr Ständerat O. Wettstein regte jedoch schon im Dezember 1918 in einem Postulat an, diese Frist erheblich abzukürzen. In der Folge entschloss man sich, namentlich aus Gründen der Arbeitsbeschaffung in der ersten Wirtschaftskrise der Nachkriegszeit, die Elektrifikation innerhalb eines wesentlich kürzeren Zeitraumes durchzuführen, sodass die Hauptlinien mit einer Betriebslänge von 1611 km schon Ende 1928 elektrisch betrieben werden konnten. Gestützt auf die guten Ergebnisse wurden in den folgenden Jahren noch weitere 540 km elektrifiziert, sodass unsere Staatsbahn den zweiten Weltkrieg unseres Jahrhunderts zu ihrem grossen Vorteil mit einem zu $^3/_4$ elektrifizierten Netz antreten konnte.

Diese im Ausland vielfach bewunderte Leistung verdanken wir in erster Linie der aufopfernden Arbeit einer ganzen Anzahl hervorragender Männer, die dem Lande ihr Bestes gaben. Von den verdienstvollen Bemühungen des Herrn Prof. Dr. *W. Wyssling* und seines Mitarbeiterstabes um die wissenschaftliche Abklärung der technischen und wirtschaftlichen Grundlagen der Vollbahnelektrifikation in der Schweiz habe ich bereits ausführlich gesprochen. Für die SBB war es sodann ein besonderes Glück, dass der die künftige Entwicklung von Anfang an klar erkennende, hervorragende Ingenieur **Emil Huber-Stockar** sich bereit finden liess, seine Tätigkeit in der Privatindustrie aufzugeben und die unmittelbare technische Leitung dieser Elektrifikationsarbeiten persönlich zu übernehmen. Mit seinen engsten Mitarbeitern, Ing. C. Burlet, Direktor H. Egg und Ing. Dr. H. Eggenberger und unterstützt durch das verständnisvolle Mitgehen der schweizerischen Konstruktionsfirmen mit ihrem hervorragenden Stabe an Ingenieuren und Qualitätsarbeitern errichtete er in verhältnismässig kurzer Zeit ein Werk, das heute allgemeine Anerkennung geniesst.

Wir gedenken aber auch dankbar des grossen Staatsmannes *Bundesrat Dr. Rob. Haab*, der schon im ersten Amtsjahr seiner Tätigkeit als Generaldirektor der Bundesbahnen tatkräftig für die Elektrifikation eingestanden ist und sich später im Bundesrat, im Parlament und in der Oeffentlichkeit mit der ganzen Kraft seiner Persönlichkeit gegen alle Anfechtungen für die von ihm als gut erkannte Sache eingesetzt hat. Das gleiche gilt in hervorragendem Masse auch von einer Persönlichkeit, die aus der Geschichte der Elektrifikation der Schweizerischen Bundesbahnen nicht mehr wegzudenken ist, weil diese einen Hauptinhalt ihrer Lebensarbeit ausmachte. Ich meine damit den Mann, der in den entscheidenden Jahren an der Spitze des Unternehmens stand, den gegenwärtigen Direktor des Zentralamtes für die Internat. Eisenbahnbeförderung und früheren langjährigen Präsidenten der Generaldirektion der SBB, Ing. Dr. h. c. **Anton Schrafl.** Er leitete als Kreisdirektor den damaligen Kreis V in Luzern, als die Gotthardbahn elektrifiziert wurde; die Verdienste, die er sich schon bei diesem Anlass erwarb, waren nicht zuletzt eine Ursache, dass ihn Bundesrat Haab im Jahre 1922 in die Generaldirektion berief. Hier hatte er zunächst als Vorsteher des Bau- und Betriebsdepartementes und später als Präsident der Generaldirektion während 15 Jahren die oberste Leitung der Elektrifikationsarbeiten inne. *Das flotte Tempo*, in dem die Elektrifikation durchgeführt wurde, nachdem einmal die ersten Hemmungen überwunden waren, ist nicht zuletzt seinem stets anfeuernden Geist zu verdanken. Unermüdlich war er bestrebt, die immer wieder auftauchenden Hindernisse aus dem Weg zu räumen und die verständnisvolle Zusammenarbeit aller Beteiligten sicherzustellen. Sein höchstpersönliches Verdienst ist es insbesondere auch, dass die Vorteile der Elektrifikation in der Organisation und Durchführung des Bahnbetriebes restlos ausgewertet wurden.

Meine Herren, Sie werden mir einmütig beistimmen, wenn ich schliesse mit den Worten: *Wir versichern die Pioniere der Elektrifikation unserer Schweizerbahnen alle unseres wärmsten Dankes. Sie haben sich um das Vaterland verdient gemacht*».

NEKROLOGE

† **Adrien Schaetz,** Dipl. Masch. Ing. von La Coudre (Neuchâtel), geb. 5. Mai 1869, E. T. H. 1887/91, ist am 8. Februar einem Herzleiden erlegen. Seine berufliche Laufbahn begann er 1891/93 als Ingenieur-Assistent des Schweiz. Vereins von Dampfkesselbesitzern in Zürich. Anschliessend wirkte er als Direktor der Ecole de Mécanique Couvet (Neuchâtel); 1896/1903 war Schaetz Kontrollingenieur für Schiffe beim Eidg. Eisenbahndepartement in Bern, und 1903/07 Maschinen-Ingenieur I. Klasse bei der Generaldirektion der SBB. Hierauf übernahm er 1907 die Direktion der Zahnradbahn Monthey-Champéry et Morgins im Wallis, um dann 1910 seine endgültige Lebensstellung als Generalsekretär des Verbandes schweiz. Transportanstalten in Bern zu finden; als dieser ist unser G. E. P.-Kollege Adrien Schaetz der jüngern Generation wohl am besten bekannt, hat er doch dieses Amt während dreier Dezennien getreulich verwaltet. Auch war Schaetz Mitglied der oben erwähnten «Studienkommission».

† **F. v. Emperger,** der Altmeister und bis zuletzt jugendliche Vorkämpfer der Eisenbetonbauweise, ist am 7. Februar, kurz nach seinem achtzigsten Geburtstag, in Wien gestorben.

† **Jules Dreifus** von Basel, Mech. techn. Abtlg. E. T. H. 1876/80, einer der G. E. P.-Senioren, ist im 83. Lebensjahr am 18. Februar gestorben.

† **Rudolf Ranft** von Basel, Dipl. Kult.-Ing. E. T. H. 1929/31 und 1933/34, einer unserer jungen G. E. P.-Kollegen, ist, erst 33-jährig, am 21. Febr. durch den Tod von langem Leiden erlöst worden.

MITTEILUNGEN

Massnahmen zur Erhöhung der Produktion der Wasserkraft-Elektrizitätswerke. Der auf S. 92 von Nr. 8 besprochene Bundesratsbeschluss vom 10. Februar 1942 sieht in Art. 4 vor, dass das mit dem Vollzug beauftragte Eidg. Post- und Eisenbahndepartement seine Befugnisse einem Kommissär übertragen kann. Als solchen hat das Departement Oberingenieur E. Meyer von den BKW, Bern, ernannt.

Eisenbeton-Talsperren in Norwegen. Mit Bezug auf die Ausführungen Dr. H. E. Gruners in Nr. 1/2 lfd. Bandes, wonach der Fjergen-Damm, die 1916 von Ing. Chr. Groener gebaute Eisenbetonsperre die erste war, macht ein Leser der SBZ in Oslo darauf aufmerksam, dass schon 1913 Ing. *Kincks*, Vannbygningskontor in Oslo, eine Eisenbeton-Sperre gebaut habe, und zwar den *Osdammen bei Rena*, Amot i Oesterdalen, für das Amot-Kommunes Elektrisitetsverk, was Herrn Dr. H. E. Gruner nicht bekannt war.

WETTBEWERBE

Vergrösserung der St. Martinskirche und Neubau des Rathauses in Visp (Bd. 118, S. 266; Bd. 119, S. 93*). Da in letzter Nummer der dritte Preis, Arch. *L. Praz* (Sitten), nicht erwähnt wurde, sei hiermit verwiesen auf die vollständige Liste der Preiserteilung in Bd. 118, Nr. 22. Der Entwurf von Kollege Praz findet sich im «Bulletin Technique» vom 27. Dezember 1941.

Neue Bebauung der Rue Calvin in Genf (Bd. 117, S. 275; Bd. 118, S. 241). Die preisgekrönten Entwürfe sind ausführlich wiedergegeben im «Bulletin Technique» vom 21. Februar 1942.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:
Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. WERNER JEGHER
Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5. Tel. 34 507

VORTRAGSKALENDER

2. März (Montag): Tech. Ges. Zürich. 19.30 h auf der «Saffran». Vortrag von Dr. *Jean Lugeon*, Adjunkt d. Eidg. Meteor. Zentralanstalt: «Wettervorhersage auf radio-meteorolog. Grundlage».
3. März (Dienstag): Statist. Volkswirtsch. Ges. Basel. 20 h in der Schlüsselzunft. Vortrag von Dr. *C. Higy* (Bern): «Die Kriegsgewinnsteuer».
6. März (Freitag): S. I. A. Sektion Bern. 20.15 h im Bürgerhaus. Vortrag von Baudirektor I. *E. Reinhard*: «Gegenwartsprobleme im Wohnungsbau».
7. März (Samstag): E. I. L. Lausanne. 14.15 h au Palais de Rumine, auditoire XV, conférence de M. le prof. *A. Piccard*: «Les principes de la Thermodynamique».