

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 57/58 (1911)  
**Heft:** 1

**Artikel:** Eidgenössische Polytechnische Hochschule  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-82546>

### **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:** 02.04.2025

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

### Eidgenössische Polytechnische Hochschule.<sup>1)</sup>

In der Begründung seiner ablehnenden Haltung zu dieser Frage sagte Professor Zschokke vor dem Nationalrat u. a., es seien keine Fälle bekannt, in denen der jetzige Name der eidg. polytechnischen Schule den Studierenden Schwierigkeiten bereitet hätte. Das Unzutreffende dieser Behauptung ist seit unserer letzten Notiz inzwischen auch Fernerstehenden durch zwei spontane Einsendungen im Berner „Bund“ vom 27./28. und vom 30. Dezember 1910 klargemacht worden.

Zunächst berichtet der in Zürich diplomierte Maschinen-Ingenieur E. F., der im deutschen Reichsdienst beschäftigt ist, dass er als Staatsbeamter und Inhaber eines an einer nicht reichsdeutschen Hochschule erworbenen Diploms veranlasst gewesen sei, Anfangs Juni 1910 die Genehmigung zur Führung des in Deutschland als akademischer Grad geschützten Titels „Diplom-Ingenieur“ nachzusehen. Tatsache sei nun, „dass die Entscheidung des preussischen Kultusministeriums heute noch aussteht, weil eben anscheinend die Beantwortung der prinzipiellen Frage, ob ein Diplom der „Eidgen. polytechnischen Schule“ dem Diplom einer „Technischen Hochschule“ gleichwertig sei, nicht so ohne weiteres gegeben ist.“

Handelt es sich im Vorstehenden um einen Fall, in dem einem diplomierten Absolventen Schwierigkeiten entstanden sind, so betrifft die zweite, mit -y gezeichnete Korrespondenz einen Anstand, den ein nunmehr ebenfalls diplomierter Ingenieur als Studierender hatte. Der Betreffende wies auf der Kanzlei der Universität München, wo er noch verschiedene staatswissenschaftliche Vorträge besuchen wollte, die Matrikel der „Eidg. polytechnischen Schule“ vor. Es wurde ihm jedoch eröffnet, dass eine Immatrikulation nicht erfolgen könne, da er lediglich die Zeugnisse einer Mittelschule vorgewiesen habe. Man betonte auf der Universitätskanzlei die Angabe der Fleissnoten in den einzelnen Fächern auf der Matrikel als Beweis des Mittelschul-Charakters dieser „polytechnischen Schule“, deren Titel natürlich nicht dazu angetan war, die Kanzlei von ihrer Meinung abzubringen. Nachträglich wurde, nach eingeholten Informationen, die Immatrikulation zwar bewilligt, aber wie man sieht, nicht ohne Schwierigkeiten.

Der erstgenannte Diplom-Ingenieur E. F. sagt ganz zutreffend im weitern, man solle doch in dieser Sache, zu deren Beantwortung in erster Linie die davon Betroffenen massgebend sind, uns Technikern (in diesem Falle denen deutscher Zunge) das Entscheidungsrecht lassen. Auch erwartet er, dass die „Gesellschaft ehemaliger Polytechniker“ als kompetenteste Körperschaft in dieser Frage kräftig eingreife. — Tatsächlich hat auch der Ausschuss der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker sich der Sache bereits angenommen und es kann seiner namentlich über die Bedürfnisfrage aufklärenden Tätigkeit nur förderlich sein, wenn auch andere Kollegen, die den vorgenannten ähnliche Erfahrungen gemacht haben, diese so bald wie möglich dem Sekretariat der G. e. P. (Zürich, Rämistrasse 28) mitteilen.

### Miscellanea.

**Der Rheinflall und die Rheinschiffahrt.** Die schweizerische Naturschutzkommission hat sich beim „Projektierungskonsortium“ dafür verwendet, dass bei der Umgehung des Rheinflalles mit einem Schiffahrtskanal die Schönheit des Falles nicht beeinträchtigt werde. Sie erhielt von den Projektierenden die Zusage: „Wir werden nicht ermangeln, die Integrität des Rheinflalles so gut als möglich zu wahren. Immerhin werden wir mit dem Schiffahrtskanal ein Wasserwerk in Verbindung bringen und dem Rheine total 50 m<sup>3</sup> Wasser pro Sekunde entziehen, d. h. so viel als beide Kantone, Zürich und Schaffhausen, zusammen berechtigt sind. Diese Entnahme des Wassers wird auf die Schönheit des Rheinflalles nur bei ganz kleinem Wasserstande, also während der strengsten Winterszeit, von Einfluss sein, aber bei der in Aussicht genommenen Regulierung des Bodensees wieder zum grössten Teil verschwinden.“

Soviel uns bekannt, kann bei aussergewöhnlich tiefen Wasserständen die Wassermenge des Rheins an dieser Stelle bis auf 80 m<sup>3</sup>/sek zurückgehen. Auf der Schaffhauser Seite ist übrigens schon ein wesentlicher Teil des zur Verfügung stehenden Wassers ausgenützt.

Der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen hat nun am 31. Dezember 1910 beschlossen, gegen die Absicht zu protestieren,

<sup>1)</sup> Vergleiche Band LVI, Seite 330 und 370.

in Verbindung mit der Schleusenanlage zur Hebung der Schiffe noch eine Wasserkraftanlage am Rheinflall zu erstellen. Er erklärt, gegen jedes Schiffahrtsprojekt am Rheinflall entschieden Stellung zu nehmen, das nicht die völlige Integrität dieses Naturwunders sichert und dass dem Rhein mehr Wasser zu entnehmen droht, als zur Durchschleusung der Schiffe nötig ist. Auch soll beim eidg. Departement des Innern dahin gewirkt werden, dass der Bundesrat nie eine Konzession erteilt, welche das Naturwunder des Rheinflalles beeinträchtigt. Es wird sich nun wohl auch die Regierung von Zürich zu der Sache äussern.

Wir haben auch hier einen Fall, in dem zwei Kantone bei dem gleichen Wassergefälle interessiert sind. Das bringt uns neuerdings in Erinnerung, dass seit mehr als 15 Jahren (Bundesbeschluss vom 4. April 1895) der Bundesrat den Auftrag hat, „mit Beförderung eine Vorlage einzubringen betr. die Regelung der interkantonalen Beziehungen mit Bezug auf Wasserwerksanlagen“, ohne dass in der Sache seither etwas geschehen wäre; dass ferner die wiederholt zugesagte endgültige Vorlage in Ausführung der jüngsten Ergänzung der Bundesverfassung noch immer nicht das Tageslicht erblickt hat!

**Die Wasserkräfte der Insel Sizilien** sollen nach den Berechnungen des italienischen Wasserbautechnikers *Omodeo* eine ziemlich gleichmässige Leistung von etwa 50000 PS liefern können. Die „Società Elettrica della Sicilia Orientale“ ist im Begriff, sich alle bedeutenderen Wasserkräfte der Insel zu sichern, um sie mittels eines Drehstrom-Fernleitungsnetzes von 880 km Gesamtlänge den verschiedenen, in Betracht fallenden Interessenten für Licht und Kraft, insbesondere den Schwefelbergwerken, die zur Zeit für etwa 20000 PS Dampfmaschinen betreiben, in Form elektrischer Energie zugänglich zu machen. Einstweilen ist die elektrische Versorgung der sizilianischen Ostküste durch eine etwa 200 km lange Drehstrom-Fernleitung für eine Spannung von 40000 Volt bei Anschluss einer Dampfzentrale in Syrakus und je einer Wasserkraftzentrale am Cassibile und am Alcantaro in Ausführung genommen. Am Cassibile wird bei einem Gefälle von 275 m eine mittlere Wassermenge von 1,1 m<sup>3</sup>/sek während acht Monaten ausgenützt, wobei für die Deckung von Belastungsspitzen ein Sammelbecken von 11000 m<sup>3</sup> Inhalt angelegt wurde; die nach Mitteilung der „Z. d. V. d. I.“ von den Firmen Escher Wyss & C<sup>o</sup> in Zürich und Brown Boveri in Mailand ausgerüstete Zentrale verfügt über vier Generator-Maschinensätze von je 1500 kw Drehstrom-Leistung, sowie über zwei Erreger-Maschinensätze von je 175 PS. Am Alcantaro, wo drei Gefällsstufen ausgenützt werden können, ist bei 108 m Nutzgefälle der mittlern Stufe eine Wassermenge von etwa 3 bis 5 m<sup>3</sup>/sek verwertet; diese im hydraulischen Teil ebenfalls von Escher Wyss & C<sup>o</sup> in Zürich, im elektrischen Teil durch die Società Italiana AEG-Thomson-Houston in Mailand ausgerüstete Zentrale verfügt über drei Generator-Maschinensätze von je 2000 kw Drehstrom-Leistung, sowie über zwei Erregermaschinensätze von je 175 PS.

**Limmatbrücke am obern Mühlesteig in Zürich.** Mit Weisung vom 7. Dezember 1910 beantragt der Stadtrat von Zürich an Stelle des obern Mühlesteiges, unter gleichzeitiger Abtragung der beiden an diesem, zunächst des linken Ufers stehenden Gebäude und eines Teils des „Wollenhofes“, eine neue Brücke in armiertem Beton zu erstellen. Die zu überbrückende Breite von 80,3 m zwischen den beidseitigen Widerlagern ist eingeteilt in zwei kleine Seitenöffnungen von je 4 m und fünf Hauptöffnungen zu je 12,9 m lichter Weite. Die Seitenpfeiler werden 1,5 m, die Mittelpfeiler 1,2 m stark. Die Konstruktionshöhe der armierten Balken beträgt zwischen Fahrbahnmitte und Trägerunterkante 1,4 m. Das Durchflussprofil ist für ein Hochwasser von 282,5 m<sup>3</sup>/sek bemessen.

Die Gesamtkosten der betr. Bauarbeiten sind zu 1553000 Fr. veranschlagt. Diese sollen im kommenden Frühling beginnen und im Sommer 1913 vollendet werden.

**Achsantriebe elektrischer Fahrzeuge bei Verwendung hohler Wellen**, wie wir sie für die Triebmittel der New-York-New-Haven und Hartford-Bahn erwähnen konnten,<sup>1)</sup> sind neuerdings auch für eine unlängst in Betrieb gesetzte Wechselstrombahnlinie der „Rock Island and Southern Ry.“ im Staate Illinois in Amerika angewendet worden. Es handelt sich dabei um die Ausrüstung von Güterzugslokomotiven und Gepäcksmotorwagen mit Motoren von je 125 PS, die mittelst schmiegsamer Uebertragung zwischen Motortriebelle und Fahrzeugschachse bei Zahnradantrieb und Verwendung hohler Achsbüchsen in Verbindung mit spiralförmigen Trag- und

<sup>1)</sup> Band LV, Seite 331.