

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 97/98 (1931)
Heft: 24

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: 23.11.2024

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

der wohl berühmtesten aller Zahnrad-Bergbahnen, der Jungfraubahn, zu deren Betriebsleitung er einige Jahre später berufen wurde. In einem der interessantesten und wildesten Seitentäler des Rhonetals schuf er sodann im Anblick der herrlichsten Gletscherwelt die Zahnradbahn von Martigny nach Châtelard. Mehrere Jahre arbeitete er gemeinsam mit Ingenieur E. Strub, dessen Name als genialer Erbauer von Bergbahnen weit über die Grenzen unseres Landes genannt wird, um nach dem vorzeitigen Hinschied seines Kollegen ein eigenes Ingenieurbureau zum Studium von Bergbahnen zu errichten. Peters eigentliches Spezialgebiet wurde der Bau von Standseilbahnen, von denen eine ganze Reihe im In- und Ausland ihr Entstehen seinem schöpferischen Geist verdankt. Um nur einige wenige der bekanntesten dieser Bauten zu nennen, sei auf die Bahn St. Moritz-Chantarella und Corviglia hingewiesen, sowie auf sein letztes Werk, dessen Vervollständigung in wenigen Wochen erwartet wird, die er aber leider nicht mehr erleben durfte, auf die Seilbahn Davos-Parsonn.

Sein Schaffen galt in mehrfacher Hinsicht der Vervollkommnung dieses Bergbahnsystems, der Vergrößerung seiner Sicherheit und Leistungsfähigkeit. Durch geeignete und Ing. H. H. Peter eigene Konstruktionen des Unterbaues, des Oberbaues und der maschinellen Einrichtungen gelang es ihm, selbst in die hohen Schneeregionen hinauf den Betrieb im Winter aufrecht zu erhalten und zu sichern. Durch neuartige Konstruktion des Antriebsmechanismus, des Wagenmaterials und der Bremsen konnte er die Fahrgeschwindigkeit und damit die Leistungsfähigkeit von Standseilbahnen gegenüber früher bedeutend vergrößern, wodurch heute ein Bergbahntypus geschaffen ist, der gegenüber anderen Systemen gerade im Hochgebirge mannigfaltige Vorteile besitzt. Ihm verdanken es Tausende von Verehrern der Gebirgswelt, dass es auch den nicht Berggewohnten unter ihnen ermöglicht ist, den einzigartigen Genuss des Hochgebirgswinters zu erleben.

Dies alles gelang ihm durch seinen scharfen Verstand und sein exaktes mathematisches Denken. Sein Drang zur exakten Erfassung der ihm gestellten Probleme, den er schon durch seine Tätigkeit als Assistent für Darstellende Geometrie an der E.T.H. unter Prof. Dr. Wilh. Fiedler bewiesen hatte, verliess ihn auch später nicht, sondern er erhob ihn im Gegenteil auf seinem Spezialgebiet auf eine ganz besonders hohe Stufe, man darf sagen zu europäischem Ruf. Er verdankte es gerade dieser für ihn so charakteristischen Eigenschaft, dass auch das Ausland ihn beim Bau zahlreicher Bergbahnen immer wieder zuzog. In Anerkennung dieser Verdienste auf dem Gebiete des Bergbahnbaues¹⁾ erteilte ihm der Schweizerische Schulrat seit 1923 an der E.T.H. einen ständigen Lehrauftrag für Spezialbahnen. Sein Lehrfach beherrschte er in souveräner Weise, zahlreich sind die Studierenden der Abteilung für Bauingenieurwesen, die aus seinen Vorlesungen die wertvollsten Anregungen in ihre spätere Berufstätigkeit hinaustragen durften. Auch von Seiten der Abteilung für Maschineningenieurwesen zeigte sich lebhaftes Interesse an diesem Spezialgebiet, das, wenn es richtig beherrscht sein will, aus beiden Wissensgebieten reiche Kenntnisse voraussetzt. Bei all seiner Arbeitslast zeigte er stets rege Anteilnahme am Wohle unserer Hochschule.

Ingenieur H. H. Peter hat sich durch seine zahlreichen Werke in unserem Lande und im Ausland selbst das schönste Denkmal gesetzt. Sein Name wird dauernd mit der Geschichte der schweizerischen Bergbahnen verknüpft bleiben und seine Werke werden dafür sorgen, dass ihr Schöpfer nicht vergessen wird. Sein Ernst und seine Gewissenhaftigkeit, die das Merkmal seines Schaffens waren, verpflichten uns, dankbar seiner zu gedenken.



H. H. PETER

BERGBAHN-INGENIEUR

28. Febr. 1875

10. Nov. 1931

MITTEILUNGEN.

Die Eidg. Technische Hochschule hat folgenden Herren die Doktorwürde verliehen: a) der *technischen Wissenschaften*: Gustav Blöchliger, dipl. Ing.-Agronom aus Ernetschwil (St. Gallen): Dissertation: Mikrobiologische Untersuchungen an verwitternden Schratzenkalkfelsen; Ibrahim A. el-Demirdash, dipl. Ingenieur aus Kairo (Aegypten), Dissertation: Beitrag zur Berechnung der Biegespannungen in Dreieck-Fachwerken mit und ohne Hilffsystem; Jakob Feldmann, dipl. Ingenieur-Chemiker aus Glarus, Dissertation:

Neue Derivate des Diphenyls; Max Hoffer, Dipl. Ing.-Chemiker aus Gablonz (C. S. R.), Dissertation: Ueber aliphatische Polyenaldehyde und Polyensäuren. Ueber die sog. Citryliden-malonsäure; Alfred Felix Kunz, dipl. Ingenieur-Chemiker aus Zürich, Dissertation: Beiträge zur Stereochemie des Kohlenstoffatoms; Wolfgang Moser, dipl. Ing.-Chemiker aus Luzern, Dissertation: Ueber die thermische Dissociation gasförmiger Benzoesäure in Benzol und Kohlendioxid; Cyrias Ouellet, dipl. Chemiker aus Québec (Kanada), Dissertation: Désensibilisation de la Photolyse du Formiate d'Uranyle; Paul A. Tanner, dipl. Maschineningenieur aus Herisau, Dissertation: Ueber Widerstandsempfindung und Flachfeilen; b) der *Naturwissenschaften*: Anton Kälin, dipl. Apotheker aus Einsiedeln, Dissertation: Studien zur Prüfung von Pepsin, Pankreatin und getrockneter Schilddrüse; Rudolf Stössel, dipl. Fachlehrer in Mathematik und Physik aus Basel, Dissertation: Experim. Untersuchung über das temperaturveränderliche magnetische Moment des Stickoxydmoleküls.

Zur begehrten Bundessubvention der E. I. L. (vergl. Seiten 227, 256, 269). Aus

Lausanne wird der neugewählte kantonale Erziehungsdirektor, Reg.-Rat Perret, früher städt. Schuldirektor, als eine Autorität auf dem Gebiete des Volksbildungswesens gerühmt. Ihm sei z. B. die Schaffung einer Deutschklasse für *Welsche* in Lausanne zu danken, in der der Unterricht in *allen* Fächern auf Deutsch, zur Vorbereitung eines nutzbringenden Verweilens in der deutschen Schweiz, erteilt wird. — Das entspricht genau dem, was die angestrebte „Koordination“, die Freizügigkeit der E. I. L. mit der E. T. H. bezwecken würde: eine gegenseitige sprachliche, und damit kulturelle *Annäherung* der west- und ostschweizerischen höheren Technikerschaft, im Interesse der „*prospérité commune des confédérés*“. Es darf somit der Hoffnung Ausdruck gegeben werden, die bezüglichen Bestrebungen werden, in *beidseitigem* Interesse, auch in Lausanne wachsender Sympathie begegnen.

Die *Schrägabsenkung von Druckluftcaissons*, die vor zwei Jahren in der Fachpresse¹⁾ eingehend theoretisch besprochen worden ist, hat bei einem Brückenbau an der Oder (Zäckerick-Alt-Rüdnitz) von neuem erfolgreiche Anwendung gefunden. Die Beschreibung dieses Brückenbaues in der „Bautechnik“ vom 9. Okt. 1931 gibt jedoch keine nähern Angaben über Erfahrungs-Einzelheiten des der Firma Beuchelt in Grünberg (Schlesien) patentierten Systems.

Der *Kubikmeterpreis im Hochbau* sollte nicht wie bisher unter Einsetzung des äusseren Gebäudevolumens, sondern des lichten Nutzraumes bestimmt werden. Der „Stahlbau“ vom 4. Sept. d. J., der diese Anregung bringt, begründet sie zu Recht damit, dass die modernen, dünnwandigen Skelett-Bauweisen im Vergleich mit hergebrachter Massivkonstruktion unzutreffende, viel zu hohe Kubikmeterpreise ergeben, wenn sie nach alter Manier ermittelt werden.

Die *Kuppel der Peterskirche in Rom* hat seit ihrer Erbauung im 16. Jahrhundert dauernd besorgniserregende Risse aufgewiesen, und ihre Sicherung ist schon auf mannigfache Weise, immer ohne endgültigen Erfolg, versucht worden. Unter der Leitung Beltramis, des heutigen Architekten von St. Peter, ist nun eine auf genauere Erforschung der Ursache beruhende Restauration im Gange, die in einigen Jahren zum erhofften Ziele führen dürfte.

¹⁾ Von seinen Veröffentlichungen in der „S. B. Z.“ seien hier angeführt:

„Die Drahtseilbahn Treib-Seelisberg“, 1917; Bd. 69, S. 119*, 129*.

„Fünfzig Jahre Schweizerischer Bergbahnbau“, 1921; Bd. 77, S. 231.

„Elektrische Kleinseilbahn Harissenbucht-Fürigen“, 1925; Bd. 85, S. 45*.

„Standseilbahn und Luftseilbahn“, 1927; Bd. 89, S. 56, 327.

Red.

¹⁾ Vergl. „Bautechnik“ 1929, Heft 37.

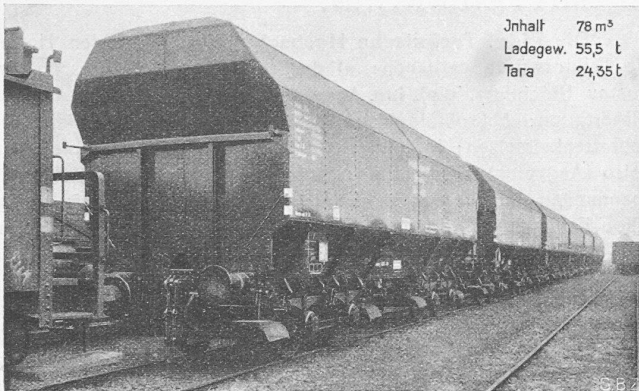


Abb. 1. Deutsche Spezialwagen für Getreidetransport Kehl-Schweiz.

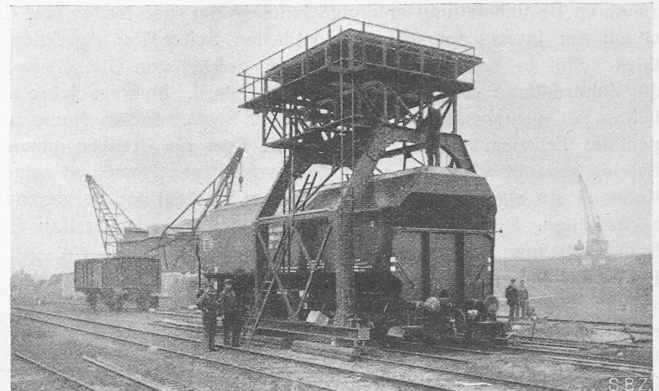


Abb. 2. Füllvorrichtung der Getreidewagen im Hafenbahnhof Kehl.

Basler Rheinhafenverkehr. Das Schiffsamt Basel gibt den Güterumschlag im November 1931 wie folgt bekannt:

Schiffahrtsperiode	1931			1930		
	Bergfahrt	Talfahrt	Total	Bergfahrt	Talfahrt	Total
November . .	t	t	t	t	t	t
Davon Rhein	72 936	8 910	81 846	84 368	9 752	94 120
Kanal	—	1 276	1 276	29 728	9 752	39 480
Januar bis Nov.	72 936	7 634	80 570	54 640	—	54 640
Davon Rhein	1131 671	78 859	1210 530	952 256	88 211	1040 467
Kanal	284 794	58 296	343 090	381 645	75 643	457 288
	846 877	20 563	867 440	570 611	12 568	583 179

Diese Leistung von über 1,2 Mill. t ist umso beachtenswerter, als sie erreicht worden ist, trotz der Kampfpreise der Bahnen, und trotzdem die Deutsche Reichsbahn seit dem März 1931 eine grössere Zahl Grossraumwagen ausschliesslich zum Getreidetransport ab Rheinhafen Kehl nach schweizerischen Mühlen gebaut und in Dienst gestellt hat. Abb. 1 und 2 zeigen diese in Kehl beheimateten Wagen von 55 t Fassungsvermögen und 20 t Achsdruck; ein Zug von zehn dieser Kolosse entspricht ungefähr der mittleren Ladung eines Rheinkahns der heutigen Baslerfahrt.

Kraftwerk Kembs. Im Laufe des Dezember 1931 wird die Wasserhaltung im Oberwasserkanal eingestellt, worauf der Grundwasserspiegel sich etwa 2 m hoch über Kanalsole (1,70 m unter Rhein MW) einstellen wird. Wer also die gewaltigen Schleusen-Hubtore noch im Trockenem besichtigen will, muss sich beeilen. Vom 15. Mai 1932 an soll die Schiffahrt, vorläufig noch ohne Stau, durch Kanal und Schleuse geleitet und damit die Isteiner Schwelle als Schiffahrtshindernis „ausser Betrieb“ gesetzt werden.

WETTBEWERBE.

St. Gallische Kreditanstalt und Brauerei Schützen-garten, St. Gallen. Für Entwürfe zu zwei Neubauten zwischen Marktplatz und Neugasse haben obengenannte Firmen einen auf st. gallische Architekten beschränkten Wettbewerb veranstaltet (von dem wir erst nachträglich Kenntnis erhalten haben). Fachliche Preisrichter waren: Stadtbaumeister H. Herter (Zürich) und M. Müller (St. Gallen), sowie Arch. M. Risch (Zürich), Ersatzmann Kantonsbaumeister A. Ewald (St. Gallen). Unter 16 Entwürfen traf das Preisgericht am 21. November d. J. folgende Auswahl:

Kein I. Preis.

1. Rang (3500 Fr.): Entwurf der Arch. v. Ziegler & Balmer.
2. Rang (2500 Fr.): Entwurf O. del Fabro, Bautechniker.
3. Rang (2200 Fr.): Entwurf Arch. H. Riek.
4. Rang (2000 Fr.): Entwurf Arch. Ernst Fehr.
5. Rang (1800 Fr.): Entwurf Arch. Winzeler & Burkard.

Krematorium beim Friedhof Nordheim in Zürich (S. 92). Zur Beurteilung der 60 Entwürfe wird das Preisgericht erst Dienstag den 15. d. M. in der Turnhalle Linthescher zusammentreten. Der Tag der Ausstellungs-Eröffnung ist noch nicht bekannt.

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die REDAKTION:
CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL, Dianastrasse 5, Zürich.

MITTEILUNGEN DER VEREINE.

S. I. A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. S. I. A. III. Vereinssitzung, 11. November 1931.

Die Sitzung wird um 20.15 vom Präsidenten eröffnet; anwesend sind 98 Mitglieder und Gäste.

Nach dem Begrüßungswort teilt der Vorsitzende den Hinschied von einigen Mitgliedern mit: Am 21. Oktober 1931 ist Ing. Hermann Moser, Direktor der Gaswerksbetriebsgesellschaft in Zürich verschieden. Der Präsident widmet dem verstorbenen Kollegen einen warmen Nachruf. Am 8. November 1931 starb G. Albrecht, Ing. der S. B. B., im Alter von 64 Jahren; ihm folgte am 10. November H. H. Peter, Bergbahningenieur in Zürich, und am Tage der Sitzung selbst wurde auch der Tod von Dr. Ing. h. c. Wilhelm Züblin in Winterthur gemeldet; wiewohl Mitglied der Sektion Winterthur, war er auch bei uns wohl bekannt.

Zu Ehren der Verstorbenen erhebt sich die Versammlung von ihren Sitzen.

Nach einer kurzen Einleitung zum heutigen Vortrag, der schon im Frühjahr hätte stattfinden sollen, erteilt der Präsident dem Referenten dieses Abends, Ingenieur Carl Jegher das Wort über das Thema:

„Rheinschiffahrt und Rheinregulierung Strassburg-Basel.“

Für die umfangreichen Zahlengrundlagen konnte der Referent auf seine in der „Schweiz. Bauzeitung“ vom 7. März 1931 veröffentlichte ausführliche Abhandlung verweisen; so bekam der Vortrag eine unbeschwerte grosse Linie, stellenweise sogar schönen Stimmungsgehalt, wie ihn die mittwochabendliche Schmidstube nicht zu häufig aufweist. Welcher Hingabe hat es bedurft seit jenem Augusttag des Jahres 1903, da Rudolf Gelpke seine Pionierfahrt mit einem Schraubendampfer von Strassburg nach Basel glücklich beendete, bis im vergangenen Jahre im Basler Rheinhafen über eine Million Tonnen Güter umgeschlagen werden konnten! Was hat es insbesondere in den ersten Nachkriegsjahren für Kämpfe gekostet, um die Ansprüche der Schweiz an die Rheinschiffahrt international durchzusetzen und alsdann in der schweizerischen Öffentlichkeit die (von Oberingenieur J. Lühinger in Fa. Locher & Co., Zürich, im Jahre 1918 erstmals ausgesprochene) Idee der Kombinationsmöglichkeit von Kraftnutzung, Regulierung und Schiffahrt zum Siege zu führen. Wenn in wenigen Wochen das Wasser des Rheins erstmals in den Werkkanal von Kembs geleitet werden wird, so findet dieser historische Augenblick die damaligen Anhänger und Gegner dieser Lösung vereint in der Ueberzeugung, dass der für die Zukunft der schweizerischen Rheinschiffahrt richtige und erfolgsverheissende Weg eingeschlagen worden ist.

Den Hauptreiz des Vortrages bildete die ohnehin nicht wieder-gebbare Lebendigkeit des Lichtbilds, von welchem Darstellungsmittel der Referent meisterlichen Gebrauch machte. Eine in rascher Folge projizierte Reihe eigener Aufnahmen von den jetzt im Gange befindlichen Regulierungsarbeiten in der Gegend von Breisach bildete wohl den Höhepunkt des Abends. Im übrigen wird aber auch das nicht so rasch vergessen sein, was Jegher über die wirtschaftliche Bedeutung der Rheinschiffahrt ausführte, über ihren Einfluss auf die Frachtsätze auch der Bahnen, woraus der schweizerischen Volkswirtschaft schon bisher Millionensparnisse erwachsen sind. Wie es noch immer bei kompetenter Erörterung dieser Probleme der Fall war, so festigte sich auch bei den Hörern dieses ZIA-Vortrags wieder die Ueberzeugung, dass es sich bei der Rheinschiffahrt um eine Angelegenheit von grosser gesamtschweizerischer Bedeutung handelt.

[Ref. Gg.]