

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 127/128 (1946)  
**Heft:** 21  
  
**Nachruf:** Christen, Julius

### **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:** 17.11.2024

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

Verdampfung ständig an, wodurch Kristallbildung entsteht und Sprengwirkung. Zur Abklärung der Schutzmassnahmen, über die Ing. H. Nater in den «Sika-Nachrichten» vom März 1946 berichtet, wurden ausgedehnte Versuche mit Probewürfeln von 7 cm Kantenlänge durchgeführt. Ungeschützte Zement-Mörtel-Körper zerfielen in Sulfat-Lösungen durchwegs rasch, am raschesten bei Lagerung in 0,2 prozentiger Lösung. Als bestes Schutzmittel erwies sich Zusatz von Sika-1 zum Anmachwasser, für Mauerwerk 3,0 kg Sika auf 100 kg Zement, und für Beton in folgenden Dosierungen: P 200/12 kg, P 250/9,5 kg, P 300/7,5 kg, P 350/6 kg Sika auf 100 kg Zement. Es wurden 400 000 kg Sika-1 zur Anwendung gebracht; soweit die zehnjährige Beobachtung zeigt, mit dem gewünschten Erfolg. Die mit Sika-1 erreichte Schliessung sämtlicher Poren im Beton ist dessen bester Schutz gegen aggressive Wässer.

**Von der Rheinschiffahrts-Flotte.** Von den rd. 12 000 Schiffen, die vor dem Krieg auf dem Rhein und seinen Kanälen zirkulierten, haben nur 900 den Krieg überdauert. 700 Pinassen und Schlepper zählen zu der grossen Zahl der verlorenen Schiffe, deren Rest sich vorwiegend aus Schleppkähnen zusammensetzt. Immerhin konnte die Zahl der verfügbaren Schiffe mittlerweile durch die Hebung versenkter Schiffe wieder auf 1000 gebracht werden, unter denen sich 25 Petroltanker befinden. Da jedoch auch so der verfügbare Schiffsraum von 438 000 Ladetonnen erst rund ein Zehntel des Vorkriegsladeraums ausmacht, ist bereits wiederholt das Begehren gestellt worden, die Schweiz möge einen Teil ihrer Rheinflotte vorübergehend den am meisten in Mitleidenschaft gezogenen Ländern zur Verfügung stellen. Die Zahl der schweizerischen Rheinschiffe beläuft sich auf 245 Schlepper, Motorboote, Transportschiffe und Kanalboote, die ein Ladevermögen von 158 335 t aufweisen. Die Schleppkraft beziffert sich auf 54 374 PS. Die Schweizerschiffe machen somit zur Zeit rd.  $\frac{1}{4}$  aller auf dem Rhein verfügbaren Transportmittel aus.

**G. F. F., Gesellschaft zur Förderung der Forschung an der Eidg. Techn. Hochschule,** ist der neue Name der früheren G. T. P. (Gesellschaft zur Förderung der Forschung auf dem Gebiete der Technischen Physik an der E. T. H.). Die G. F. F. bezweckt, die Weiterentwicklung der bestehenden sowie die Einführung neuer Industrien in der Schweiz zu fördern; dazu betreibt sie insbesondere die Afif (Abteilung für industrielle Forschung), die dem Institut für Techn. Physik angegliedert ist. Präsident der G. F. F., die nächsten Mittwoch, den 29. Mai um 14.15 h in der Aula der E. T. H. ihre Generalversammlung durchführt, ist Schulratspräsident Rohn; Mitglieder sind der Bund, Kantone und Gemeinden, Firmen, Verbände und Einzelpersonen.

**Der Verein «Verkehrshaus der Schweiz»** hält nächsten Dienstag, den 28. Mai um 14.15 h im Auditorium I der E. T. H. seine 4. Mitgliederversammlung ab. Auf der Tagesordnung steht u. a. die Berichterstattung über die Vorarbeiten zum Eisenbahnjubiläum 1947, sowie die Besichtigung einer Ausstellung von Bildern aus der Frühzeit des schweizerischen Hotelwesens.

**Eidg. Technische Hochschule.** Die Graphische Sammlung (Eingang Künstlergasse) veranstaltet vom 1. Juni bis zum 3. August 1946 eine Ausstellung: «Architektur- und Dekorationszeichnungen der Barockzeit». Die sehenswerte Schau entstammt der Sammlung von Arch. Ed. Fatio, Genf.

**Der Schweiz. Geometerverein** führt seine Hauptversammlung am 22./23. Juni in Brunnen durch.

## NEKROLOGE

† **Robert Gsell, Prof., Dipl. Ing.** Einzigartig wie seine Natur war die Laufbahn des am 15. März 1946 mit seinem Motorsegler tödlich verunglückten<sup>1)</sup> Pioniers der Schweizerischen Luftfahrt. Schon im Frühling 1911 besuchte der für die Fliegerei begeisterte 21 Jährige die Fliegerschule von Blériot in Paris und erwarb sich dort das Flugbrevet. Er hat nachfolgend verschiedene neue Typen eingeflogen, interessante Rekorde aufgestellt und eine Reihe von Flugbrevets erworben und zwar sowohl für Land- und Wasserflugzeuge, als auch für Segler. 1927 erhielt er einen Lehrauftrag an der E. T. H. für Spezialvorlesungen über Flugwesen; 1939 wurde ihm in Anerkennung seiner überragenden Verdienste um die Förderung der Lehrtätigkeit auf dem Gebiete der Luftfahrt der Titel eines Professors verliehen; seit 1941 wirkte er als Chef des von ihm geschaffenen Institutes für Betriebsausrüstung der Luftfahrzeuge in Bern. Robert Gsell beherrschte wie kein zweiter das ganze Gebiet des Flugwesens; kein Gebiet der Theorie und der Praxis war ihm da fremd. Bereitwillig und vorbehaltlos stellte er sein umfassendes Wissen jedermann zur Verfügung. So werden sein Name und sein Wirken für immer mit der Geschichte der Schweizerischen Luftfahrt verbunden bleiben.

<sup>1)</sup> Siehe Seite 149 lfd. Bds.

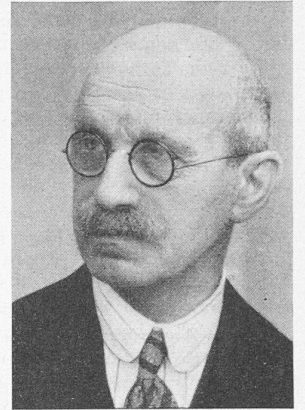
† **Julius Christen, ehemaliger** Direktor und Präsident der Kreisdirektion II der Schweiz. Bundesbahnen, wurde am 15. März 1860 in Itingen geboren als Sohn des damaligen Regierungsrates Ingenieur Jakob Christen. Nach Ablegung der Maturitätsprüfung in Basel studierte er 1876 bis 1880 am Eidg. Polytechnikum. Anschliessend an die Diplomprüfung fand er ein interessantes erstes Arbeitsfeld 1880 bis 1882 beim Bau der Gotthardbahn. Die dort erworbenen Erfahrungen führten zur Berufung ins Ausland. Dort wirkte er in den zehn folgenden Jahren mit an Bahnbauten in Korsika, Algier und Frankreich. Nach seiner Rückkehr 1893 trat er in den Dienst der Zentralbahn, vorerst als Leiter der Bahnhofumbauten in Luzern, 1895 bis 1902 als Stellvertreter des Oberingenieurs Basel. Nach der Verstaatlichung kam er in gleicher Eigenschaft zur Generaldirektion der SBB nach Bern, bis er im Jahre 1910 zum Mitglied der Kreisdirektion Basel und 1920 zu deren Präsidenten berufen wurde. Hier machte er sich unter anderem verdient um die Ausarbeitung des Projektes für den Rangierbahnhof Muttenzerfeld, dessen Notwendigkeit er frühzeitig erkannte, und um die Umbauarbeiten an den Bahnhöfen Thun und Biel. 1924 trat er bei der Aufhebung der Kreisdirektion Basel in den Ruhestand, stand aber in den nächsten Jahren noch in reger Verbindung mit der Generaldirektion, für die er zahlreiche Gutachten und Projekte ausarbeitete. Er gehörte auch dem Verwaltungsrat einiger Privatbahnen an.

Nach einer glücklichen Jugendzeit inmitten von sieben Geschwistern, die in den Mussestunden viel zusammen musizierten, heiratete Julius Christen 1885 eine Tochter des Ingenieurs und Eisenbahnbauunternehmers P. Ronchetti von Lugano, die er in Korsika kennen gelernt hatte. Am 10. Juni 1945 war es ihm vergönnt, mit seiner Gattin im Kreise seiner zwei Kinder, zahlreicher Verwandter und Freunde das seltene Fest der diamantenen Hochzeit zu feiern. Julius Christen ist als letzter der vier Brüder, die alle am Eidg. Polytechnikum studiert hatten, und auch als letzter der noch 1932 beim Jubiläum der Eröffnung der Gotthardbahn anwesenden sieben Ingenieur-Veteranen am 6. April 1946 im hohen Alter von 86 Jahren zur ewigen Ruhe eingegangen. Sein Leben war erfüllt von unermüdlicher Arbeit, strenger Pflichterfüllung und Gerechtigkeit. Er war bis zuletzt geistig regsam geblieben und voller Interesse für das öffentliche Leben, die neuesten literarischen Veröffentlichungen und die Tagespresse.

## LITERATUR

**Der Weg zur Knechtschaft.** Von F. A. Hayek. 304 S. Aus dem Englischen übersetzt von Eva Röpke, eingeleitet von Wilhelm Röpke. Erlenbach-Zürich 1945, Eugen Rentsch Verlag. Preis geb. Fr. 10,50.

Mit dem «Weg zur Knechtschaft» bezeichnet der Lehrer für Nationalökonomie an der London School of Economics, ehemaliger Oesterreicher und einer der führenden Theoretiker seines Faches, die Tendenzen zur Sozialisierung der Gesellschaft, die ihm, gleich Röpke, im wesentlichen mit Kollektivismus und Totalitarismus identisch sind und die Wurzeln «aller Uebel und Irrtümer unserer Zeit» darstellen. An verschiedenen Symptomen glaubt er zu erkennen, dass seine jetzige Wahlheimat diesen Pfad bereits zu betreten im Begriffe ist und er sucht sie mit seinem Buch davor zurückzuhalten. Er ist sich dabei vollkommen bewusst, dass unter wahrem Sozialismus die «Ideale der sozialen Gerechtigkeit» verstanden werden können, führt jedoch den überzeugenden Nachweis, dass die Wege hierzu durch die Sozialisten jeglicher Prägung selbst fast völlig verschüttet wurden. Am Beispiel des Nationalsozialismus zeigt er, wie bisher so gut wie alle Versuche der Sozialisierung zu Diktatur und Sklaverei geführt haben, aus welchen allein der Liberalismus zu retten imstande sei. Es liegt Hayek ferne, Deutschland bei dieser Entwicklung eine besonders entwürdigende Rolle zuzuweisen. Im Gegenteil weist er eindeutig darauf hin, dass einerseits das freiheitliche Gedankengut Englands zum guten Teil Deutschen, so Goethe und Wilhelm v. Humboldt, zu verdanken war, andererseits «von den einflussreichsten geistigen Vorläufern des Nationalsozialismus der eine, Thomas Carlyle, ein Schotte, ... der andere,



JULIUS CHRISTEN  
INGENIEUR

1860 1946