Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **80 (1962)**

Heft 7

PDF erstellt am: **02.06.2024**

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

Mitteilungen

Tiefbaugewerbe und Preisstabilisierung. Zu Beginn des Jahres 1961 hat die *Vereinigung Schweizerischer Tiefbauunternehmer* einen Regietarif für Erd- und Strassenbaugeräte veröffentlicht. Dieser beruht auf den Löhnen und den Materialgrundpreisen vom Herbst 1960. Die 1961 und ab 1. Januar 1962 eingetretene Erhöhung des Stundenlohnes für Bauarbeiter bleibt nicht ohne Einfluss auf die Ansätze des Regietarifes, ebenso die gestiegenen Anschaffungskosten für Maschinen und Ersatzteile. Im Interesse der Niedrighaltung der Baukosten beschloss jedoch der Vorstand der Vereinigung, den Mitgliedern zu empfehlen, von einer Erhöhung der Regiepreise für Erd- und Strassenbaugeräte vorläufig abzusehen. Es wird dabei in Kauf genommen, dass die Kostensteigerung in dem bereits beachtlich mechanisierten Tiefbau kaum mehr durch besondere Massnahmen wettgemacht werden kann. Sollten die Selbstkosten weiter steigen, so müssten die Tarifsätze überprüft und den neuen Verhältnissen angepasst werden.

Strassenabschrankungen mit Drahtseilen weisen beträchtliche technische, betriebliche und wirtschaftliche Vorteile auf: Sie schützen die Fahrzeuge vor dem Ueberschlagen; ihre grosse Elastizität dämpft einen allfälligen Anprall; die Sichtbehinderung ist völlig unbedeutend, die Leitwirkung der verzinkten Seile sehr gut. Je nach Verkehrsanforderungen werden drei bis sechs Seile übereinander angeordnet. Die Drahtseile haben 19 mm Durchmesser und eine Bruchfestigkeit von 13 000 kg. Sie sind stark verzinkt und benötigen somit keinen Unterhalt. Sie werden zusammen mit geeigneten Seilhaltern und Endverankerungen von der Kabelwerke Brugg AG., E. Fatzer AG., Romanshorn, und Schweizerische Seil-Industrie AG., Schaffhausen, geliefert.

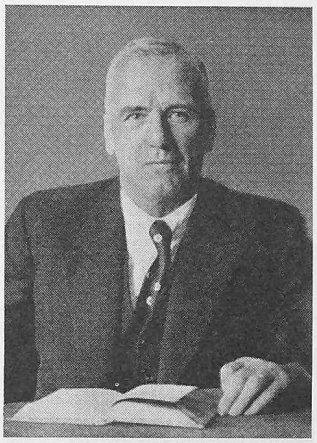
«Technical Digest». A Monthly Review of Technology and Science in Socialist Countries. Published by Státni Nakladatelstvi Technické Literatury, SNTL, Spáléna 51, Prag. Diese nunmehr im vierten Jahrgang erscheinende Zeitschrift (Format 16 × 23 cm, rd. 70 Seiten pro Heft), reichhaltig illustriert und sauber gedruckt, vermittelt einen Ueberblick über die in den kommunistischen Ländern bearbeiteten Probleme und ausgeführten Arbeiten auf allen Fachgebieten von der Landesplanung bis zum Maschinenbau, alles in englischer Sprache.

Das englische Kernkraftwerk Wylfa in der Grafschaft Anglesey in Wales, dessen Bau laut einer Mitteilung in den «VDI-Nachrichten» vom 17. Jan. 1962 nunmehr beschlossen ist, soll im Endausbau eine Leistung von 800 MW aufweisen. Es wird das achte Kernkraftwerk der zentralen Elektrizitätserzeugungs-Behörde sein. Ein weiteres Kernkraftwerk ist bei Hunderston für das südschottische Elektrizitätsamt im Bau. Die Gesamtleistung der neun Werke wird 4375 kW betragen, was rd. 15 % des voraussichtlichen Strombedarfs Grossbritanniens entspricht.

Speisewagenpark der SBB. Nachdem kürzlich die beiden letzten Speisewagen mit hölzernem Wagenkasten aus dem Verkehr zurückgezogen werden konnten, verfügen die SBB nunmehr ausschliesslich über moderne Speisewagen mit Stahlkasten, total 36 Wagen des in den Jahren 1944—1961 erbauten Standardtyps. Ferner sind noch zwei ältere, modernisierte Wagen sowie fünf Buffetwagen vorhanden.

Nekrologe

† **Albert Pfister,** geboren am 23. Dez. 1877 in seinem Bürgerort Oetwil am See, verlebte zusammen mit seinen Geschwistern frohe Jugendjahre auf dem Bauerngewerbe seiner Eltern. In Männedorf und Zürich schloss er seine Mittelschulbildung mit der Maturität ab, worauf er mit Unterbruch durch vermessungstechnische Vorarbeiten an der Albulabahn und durch Militärdienst von 1896 bis 1905 am Eidg. Polytechnikum war, das er mit dem Diplom als Ingenieur verliess. Als Bauführer kehrte er wieder an die Rhätische Bahn zurück, wo er bei den Bauten der Albulabahn und auf der Strecke Davos-Filisur, zuletzt noch im Unterengadin zwischen Bevers und Schuls tätig war.



ALBERT PFISTER

Dipl. Ing.

1877 1962

1912 begann seine Arbeit bei den Schweizerischen Bundesbahnen. Als Ingenieur im Stab des «provisorischen Baupersonals» der Doppelspursektion Giubiasco-Chiasso eingereiht, war Albert Pfister Bauführer der Teilstrecke Maroggia-Mendrisio. 1915 wurde er (immer noch provisorisch) zum Bahningenieur des Bahnbezirkes Arth-Airolo gewählt, um von 1921 an zehn Jahre lang den Bahnbezirk Aarau zu leiten. Dann holte ihn sein ehemaliger Arbeitskollege von der Rhätischen Bahn, Oberingenieur Werner Bärlocher, als Leiter des Bahnunterhaltes und Stellvertreter des Oberingenieurs in den Kreis III. In dieser Stellung verblieb Albert Pfister bis zu seinem Uebertritt in den Ruhestand Ende 1942. Mit ihm sinkt nicht nur ein Bauveteran der Albulabahn, an der er schon bei den Vermessungsvorarbeiten mitwirkte, ins Grab. Als begeisterter Berggänger und Skifahrer war er Mitglied des Akademischen Alpenklubs und des Skiklubs Rhätia. Bis ins hohe Alter hat er diesen beiden Sportarten manchen Tag gewidmet.

In seiner vielseitigen Stellung beim Bau und Unterhalt von Eisenbahnen war er für uns jüngere Semester auch ein väterlicher Berater und Freund. Wenn wir in technischen oder administrativen Nöten bei ihm Rat suchten, hatte er für uns «immer Zeit», und seine Ratschläge und Belehrungen waren für uns fast Erfüllung der Aufträge. Als ehemaliger Hauptmann und Einheitskommandant in einem Zürcher Bataillon — 1915 wurde er als Bahningenieur von Goldau nach damaligem Brauch «administrativ dienstfrei» — kannte er vom Militärdienst her das genaue Rapport- und Meldewesen und dank seiner eisenbahntechnischen Kenntnisse war er befähigt, uns immer nur gut zu beraten und zu helfen. Was das heisst, können nur jene ermessen, die die ganze Krise der dreissiger Jahre und die ersten Kriegsjahre bei der eidgenössischen Staatsbahn miterlebt haben. Seine Untergebenen waren bei Albert Pfister stets Mitarbeiter und er half uns, mit einem ihm besonders eigenen Helferwillen, wo und wann er immer nur konnte.

Nach seiner Pensionierung wurde es nach und nach stiller um unsern S. I. A.- und G. E. P.-Kollegen. Seine Frau, die ihm zwei Söhne und eine Tochter schenkte, starb vor einigen Jahren und in stiller Häuslichkeit, umsorgt von seiner Tochter, ist er am 25. Januar 1962 in seinem Hause an der Mühlehalde in Zürich entschlafen. Bei uns Eisenbahnern aller Grade, die wir unter ihm arbeiten durften oder die mit Albert Pfister im täglichen Dienstgeschehen zusammenkamen, bleibt er aber unvergessen. *Ernst Züttel*

† **Adolf Kraft,** dipl. Masch.-Ing., von Brugg AG und Zürich, geb. am 11. Oktober 1891, verlebte seine glückliche Jugendzeit im Kreise von sieben Geschwistern in einer Arztfamilie in Arbon und Zürich. Ausgestattet mit dem Maturitätszeugnis der Kantonsschule Zürich wandte er sich an der ETH dem Studium als Maschineningenieur zu. Die durch eine einjährige Werkstattpraxis bei den von Roll'schen Eisenwerken in Gerlafingen und Olten unterbrochenen Hochschulstudien schloss er Ende 1915 mit dem Diplom ab. Anschliessend war er während eines Jahres Assistent bei Prof. Dr. A. Stodola. Im Jahre 1916 trat er bei der Maschinenfabrik Oerlikon ein, wo er bei der Abteilung für elektrische Heizung, zuletzt als Stellvertreter des Abteilungschefs, während 3 Jahren erfolgreich wirkte.

Der Uebertritt zu den Nordostschweiz. Kraftwerken (NOK) im Jahre 1919 war für seine künftige Berufsbetäti-