

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 69/70 (1917)  
**Heft:** 22

## **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:** 13.03.2025

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

genehme Eigenschaft, sehr viel Löschwasser, nämlich 30 und mehr Prozent, aufzunehmen und dadurch an Wert einzubüssen. Daher wird das Löschen des glühenden Materials am besten ohne Wasser, durch Erstickten in gut schliessenden Kasten, vorgenommen. Was speziell die wichtigere Holzkohle anbelangt, kann diese natürlich bei der energischen Destillationsweise der Gaswerke nie so grossstückig wie in den eigentlichen Holzverkohlungsanlagen ausfallen. Nebenbei möge noch bemerkt sein, dass die Rinde der aschenreichste Holzbestandteil ist, weshalb die Rindenkohle verhältnismässig ebenfalls die meiste Asche aufweisen wird.

Inbezug auf die Eignung der verschiedenen Holzarten zur Gaserzeugung kann gesagt werden, dass im grossen und ganzen die verschiedenen Hölzer, bezogen auf gleichen Feuchtigkeits- und Aschengehalt sowie gleichen Gesundheitszustand, aus gleichen Gewichten etwa gleich viel Gas von ungefähr demselben Heizwert liefern werden. Der Torf liefert viel ungleichartigere Resultate bei der Entgasung als das Holz, da die Aschengehalte viel verschiedener sind und auch die Entstehungsweise der Torfmoore mitspielt. Im allgemeinen wird der Torf, bezogen auf gleichen Feuchtigkeitsgehalt, um so besser sein, je weniger Asche er enthält und je mehr er dem Hochmoortypus entspricht, der mehr wachs- und harzartige Beimengungen als der Niederungsmoortypus führt.

### Miscellanea.

**Schweizerische Bundesbahnen.** In Ergänzung unserer kurzen Mitteilung auf Seite 250 letzter Nummer betreffend *Elektrifizierung* der Strecken *Scherzigen-Bern* und *Brig-Sitten* sei noch mitgeteilt, dass von dem bewilligten Kredit von 9 700 000 Fr., um den die auf Seite 215 dieses Bandes (3. November 1917) aufgeführte Voranschlag-Summe für das Jahr 1918 erhöht wird, 3 000 000 Fr. auf die elektrischen Einrichtungen der 32 km langen Strecke Scherzigen-Bern, 700 000 Fr. auf die Erstellung des zweiten Geleises Kiesen-Uttigen, einschliesslich neuer Brücken über die Aare bei Uttigen und über die Rothachen und einiger Brückenverstärkungen, und 6 000 000 Fr. auf die elektrischen Einrichtungen der 53 km langen Strecke Brig-Sitten entfallen. Die letzteren werden, mit Rücksicht auf die Verwendung der Simplon-Lokomotiven, für Drehstrom erstellt, jedoch derart, dass beim späteren Uebergang auf Einphasenstrom möglichst wenig Aenderungen erforderlich sind. Immerhin werden dabei abzuschreibende Mehr-Ausgaben im Betrage von ungefähr 2 000 000 Fr. nicht zu vermeiden sein. Wenn, wie wahrscheinlich, kein Kupfer erhältlich ist, sollen bei beiden Linien die Speiseleitung aus Aluminiumdraht, die Fahrleitung aus Eisendraht hergestellt werden. Ferner sollen mit Rücksicht auf die Schwierigkeit der Beschaffung von Eisen hölzerne Masten verwendet werden. Die Erstellung der Leitungen wird acht bis neun Monate beanspruchen.

Wegen der beschränkten Zahl der zur Verfügung stehenden Lokomotiven (14 B. L. S.-Lokomotiven, nebst zwei Seebach-Wettingen-Lokomotiven, und fünf Simplon-Lokomotiven) wird jedoch kaum eine vollständige Ausschaltung des Dampfbetriebs auf den zwei genannten Strecken erreicht werden können. Auf der Strecke Scherzigen-Bern werden die Einphasen-Lokomotiven der B. L. S. monatlich 23 400 Lokomotiv-Kilometer zurücklegen, wodurch eine Kohlen-Ersparnis von 325 t im Monat erreicht werden wird. Die Ersparnisse auf der Strecke Brig-Sitten werden sich bei einer Fahrleistung von 16 100 km monatlich auf 225 t belaufen. Vergleichshalber sei angeführt, dass für den jetzigen reduzierten Fahrplan der Monatsbedarf an Kohlen der gesamten Bundesbahnen 38 000 t beträgt.

Die **Kap-Kairo-Bahn** ist nunmehr, wie englische Zeitungen mitteilen, bis Bukama, im Katanga-Bezirk des belgischen Kongo, fertiggestellt. Die ununterbrochene Schienenlänge von Kapstadt über Rhodesien bis Bukama beträgt damit 4300 km. Da von Kairo her die Bahn vorläufig nur bis Khartum vollendet ist, besteht zwischen Bukama und Khartum zunächst noch eine Lücke von rund 3100 km Länge. Immerhin befinden sich in dieser Lücke ausgedehnte schiffbare Flussstrecken, sowie dazwischenliegende fertige Bahnstrecken, und die weder mit Bahn noch mit Schiff zurücklegbaren Strecken werden nach der Fertigstellung der im Bau begriffenen, 1300 km langen Strecke Bukama-Stanleyville nur noch rund 900 km betragen.

Ein rasches Verfahren zum Auftauen gefrorenen Bodens, das in Boston in Verbindung mit Baggerarbeiten zur Anwendung gekommen ist, beschreibt H. P. J. Earnshaw im „Eng. News-Record“.

Als selbst bei direkter Dampfeinwirkung auf die Bodenoberfläche nach 36 Stunden nur ein Auftauen bis auf 10 oder 12 cm Tiefe erreicht werden konnte, wurden durch Dampfstrahlen, unter Verwendung von halbzölligen Röhren, zunächst Löcher in die Erde geblasen; in diese Löcher, deren Tiefe nicht angegeben wird, wurden sodann am unteren Ende verschlossene und mit vier seitlichen Oeffnungen von 3 mm Durchmesser versehene Röhren eingesteckt, die ebenfalls an die Dampfleitung angeschlossen waren. Innert 15 Minuten konnte auf diese Weise der bis auf 85 cm Tiefe steinhart gefrorene Boden vollständig aufgetaut werden.

**Selbstschmierende Lagerlegierungen** werden in Amerika in der Weise erstellt, dass Graphit durch Eintauchen in eine flüssige Metallegierung unter Druck gleichsam mit dieser getränkt wird und dadurch die erforderliche Festigkeit erhält. Der Graphit kann dabei bis 60 % seines ursprünglichen Gewichts an Metall aufnehmen. Die betreffende, unter dem Namen Graphollog auf den Markt gebrachte Lagerlegierung soll sich nach der „Zeitschrift für Dampfkessel- und Maschinenbetrieb“ für leichte Stücke gut bewähren; für grosse und schwere Stücke ist sie unbrauchbar.

**Elektrizitätswerke in Schweden.** Zu Anfang 1916 bestanden in Schweden insgesamt 591 Elektrizitätswerke, von denen rund  $\frac{3}{4}$  mit Wasserkraft und  $\frac{1}{4}$  mit Dampfkraft betrieben werden. Die gesamte Leistung aller Werke betrug rund 940 000 PS, die Länge der Hochspannungsleitungen 120 000 km. Die höchsten Leistungen weisen dabei die Elektrizitätswerke Trollhättan mit über 60 000 kW, Aelfkarleby mit 32 000 kW und Porjus<sup>1)</sup> mit 16 500 kW auf.

**Schweizerische Bundesbahnen.** Der Verwaltungsrat hat für eine neue Amtsdauer vom 1. Januar 1918 bis 31. Dezember 1923 die Mitglieder der Generaldirektion und der Kreisdirektionen I bis V der S. B. B. bestätigt. Auf die Wiederbesetzung der Stellen je eines dritten Mitgliedes der Kreisdirektionen III und V wurde verzichtet.

### Nekrologie.

† **C. W. Denzler-Spinner.** Am 4. November ist zu Küsnacht bei Zürich, wohin er sich seit 1891 zurückgezogen hatte, Ingenieur C. W. Denzler im hohen Alter von 80 Jahren verschieden. Er zählte zu den wenigen noch lebenden Kollegen, die in den ersten Jahren der Eidg. Technischen Hochschule an dieser studiert haben. Denzler wurde in Zürich am 15. März 1837 geboren. Nach Vollendung der Studien an der Eidg. Techn. Hochschule fand der junge Ingenieur zunächst Beschäftigung bei den Aufnahmen und Studien, mit denen damals Ingenieur Wetli für die Lukmanier- und Gotthardbahn beauftragt war und an denen Denzler gemeinsam mit seinen Freunden J. O. Schneider und J. Schneider, die beide lange vor ihm gestorben sind, gearbeitet hat. In den Jahren 1861 bis 1864 war er unter Oberingenieur Tobler beim Bau der N. O. B.-Strecke Zürich-Zug-Luzern tätig, hierauf als Ingenieur der „Schweiz. Baugesellschaft“ (Ott, Gubser, Egger u. a.) bei der Projektierung und Bauausführung der bernischen Jurabahnen und später bei der Toggenburgerbahn Wil-Ebnat; für die gleiche Gesellschaft war er auch vielfach mit Brückenbauten in der Schweiz und im Ausland, namentlich in Ungarn, beschäftigt. 1874 verfasste Denzler gemeinsam mit Ingenieur A. Schucan das generelle Projekt und den Bauplan für die Wengernalpbahn, hierauf 1875 und 1876 im Auftrag der Schweiz. Baugesellschaft das Bauprojekt der Linien Zofingen-Herzogenbuchsee und Lyss. Von 1876 bis 1882 wirkte er an der Projektierung und beim Bau der Gotthardbahn, sodann 1886 bis 1888 als Sektionsingenieur der Brünigbahn in Lungern. In den folgenden Jahren 1888/89 beschäftigte ihn ein Vorprojekt für die Montreux-Berneroberrandbahn und schliesslich entwarf und leitete er als Oberingenieur 1890/91 den Bau der Schweiz. Südostbahn Pfäffikon-Biberbrücke-Arth Goldau. Seither lebte Denzler in Küsnacht bei Zürich, bis in die letzte Zeit vielfach mit Privatstudien und Expertisen beschäftigt.

Der Verstorbene war ein grundehrlicher, vornehmer Charakter, der unter einer etwas rauhen Aussenseite eine ideale, gefühlvolle Natur verbarg, die sich auch in seiner musikalischen Begabung offenbarte. In seiner Berufstätigkeit war Denzler ein tüchtiger, denkender Ingenieur, der, obwohl grosszügig veranlagt, doch sich bietenden Schwierigkeiten stets mit wohlüberlegter Vorsicht begegnete. Wer ihm näher stand, konnte sich auf ihn verlassen.

<sup>1)</sup> Siehe Band LXII, S. 55 (29. Januar 1916) und 67 (3. Februar 1916).