

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 79/80 (1922)
Heft: 4

Nachruf: Fischer-Hinnen, J.

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: 16.05.2025

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

herrschen kann, erscheint es gerechtfertigt, die Vormundschaft, wenn auch dann nicht in vollem Umfange, abzulehnen. Diese Vormundschaft wird dann überhaupt überflüssig, weil nur das Schöne vor dem Schöneren zurückzutreten hat. Einzig über diese beiden Werte wird noch gestritten werden können.

Eigentlich wollte ich über Friedhofkunst schreiben. Nun, darüber ist schon viel geschrieben worden. Man wird mir diesen Seitensprung verzeihen. Kommst Du nun, lieber Leser, in die allerdings nicht angewünschte Lage, ein Grabdenkmal bestellen zu müssen, so lasse Dich im eigenen Interesse und im Interesse der künstlerischen Gestaltung unserer Friedhöfe von Fachleuten beraten. Fasse das nicht als Bevormundung auf. Bist Du gerade kein Politiker, so machst Du die Weltgeschichte auch nicht selbst, sondern Du überlässt das den Diplomaten. Freilich ist es auch da schon „schief“ gegangen, aber nur dort, wo Laien als Diplomaten amtierten.

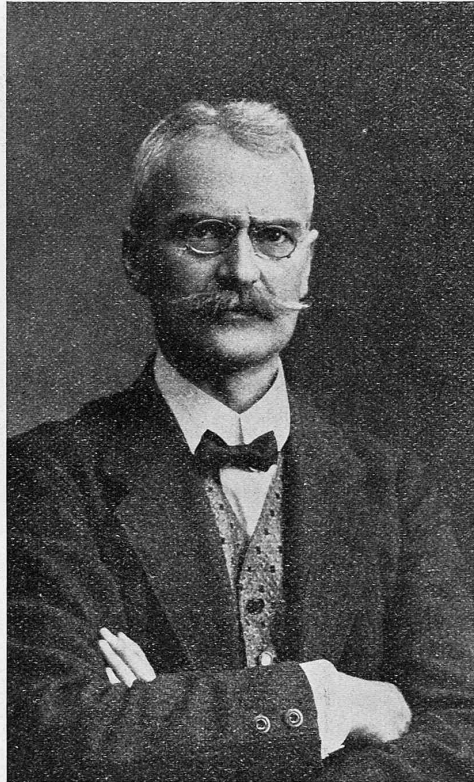
Bedenke, dass unsere in den letzten Dezennien entstandenen Friedhöfe vielfach Steinwüsten oder Musterlager darstellen, Musterlager eines grossen Warenhauses. Sehen jene abgebrochenen Säulen aus schwarzem Marmor nicht Ofenröhren sehr ähnlich? Warum willst Du Felsen nachahmen? Warum willst Du allen die Photographie eines Verstorbenen zeigen, die Du auf dem Grabstein hast anbringen lassen? Das ist nicht notwendig und vom künstlerischen Standpunkt aus ganz zu verwerfen. Es ist sogar schrecklich! Du darfst froh sein, in Kunstfragen ein Laie zu sein, sonst würdest Du den Grabstein noch heute im Schutze der Finsternis vom Friedhof entfernen. Du würdest Dich direkt schämen. Und warum muss es gerade Marmor sein? Haben wir nicht selbst gute Steinbrüche genug oder Kunststeine, die als gut und haltbar empfohlen werden dürfen? Kunst- und Naturstein ist dasselbe, nur dass wir vermöge der modernen Technik den chemischen und physikalischen Vorgang etwas rascher als unsere Mutter Erde zu entwickeln vermögen. Wir wollen den Marmor nicht ganz verdammen, aber der Marmor ist ein edles Gestein und weil die Form dem Material angepasst werden muss, ist es schade, ihn zur Schaffung gewöhnlicher Steinhäufen zu verwenden. Es sind auch zu viel fremde Federn, mit denen wir die Gräber schmücken.

Unsere Friedhöfe müssen wieder das werden, was der Name sagt: *Stätten des Friedens*. Heute sind sie das nicht, wo jeder nach eigenem Gutdünken Stein auf Steine häuft. Wo kämen wir hin, wollte im Staate jeder nach eigener Meinung regieren? In ein Wirrwarr, das jeden selbst beelendet. Dir selbst wird es zur Freude gereichen, wenn Du Dich einem Willen, der nur das Gute will, unterstellst, wenn Du dann erlebst, dass aus einem Friedhof, trotz der vielen Steine, eine friedliche Parkanlage entstehen konnte.

Wir ändern werden uns dann gerne auch unterwerfen, wenn Du als Fachmann eines andern Gebietes zum Wohle der Allgemeinheit als Organisator auftreten wirst. Darum schreibe den Spruch „Die Geschmäcker sind verschieden“ auf ein Papier, mache die Ofentüre auf und werfe es auf die glühenden Kohlen.

† J. Fischer-Hinnen.

Am 13. Januar 1922 ist in Oerlikon J. Fischer-Hinnen, Professor der Elektrotechnik und Vorstand des elektrotechnischen Institutes am Technikum Winterthur, im Alter von 53 Jahren an einem Hirn-schlag plötzlich verschieden. Sein Name hat in den letzten 30 Jahren in der Geschichte der Elektrotechnik durch eine Reihe wichtiger, angesehener Forschungsarbeiten hervorgeragt und mit Recht darf Fischer zu den Pionieren der elektrotechnischen Literatur gezählt werden. Ueber 50



PROF. J. FISCHER-HINNEN

Hauptlehrer für Elektrotechnik
am Technikum Winterthur

Geb. 7. Mai 1869

Gest. 13. Jan. 1922

durch Form und Inhalt ausgezeichnete Abhandlungen Fischers über verschiedene Probleme der Gleich- und Wechselstromtechnik und über ihre mathematischen Theorien sind in den Fachzeitschriften des In- und Auslandes erschienen. Seine letzte Abhandlung „Ueber das Pendeln von parallel geschalteten Wechselstrom-Generatoren“ hat einen Tag nach seinem Tode die „Schweizer. Bauzeitung“ veröffentlicht. Sein Hauptwerk: Die Wirkungsweise elektrischer Gleichstrommaschinen mit dem bekannten Motto: „Aus der Praxis, für die Praxis“ hat der 22jährige Techniker im Jahr 1891 zum ersten Mal in der Gestalt einer kleinen Broschüre herausgegeben; seither hat das Werk infolge seiner zuverlässigen, gründlichen und für die Praxis passenden Darstellung in fünf Auflagen und in mehreren Uebersetzungen die weiteste Verbreitung gefunden. Die fünfte Auflage vom Jahre 1904 ist ein grosses gediegenes Lehrbuch von über 500 Seiten. Seit Jahrzehnten arbeitete Fischer neben seinem Berufe als praktischer Ingenieur und Lehrer mit der ihm eigenen unersättlichen Arbeitslust an der Ergänzung dieses ersten Werkes durch eine gleichartige Darstellung der Wechselstromtechnik. Dabei ist es ihm in den letzten Jahren gelungen, in einem neuen grossen Werk die gesamte Technik der elektrischen Maschinen zusammenzufassen; kurz vor seinem Tode konnte er den letzten Korrekturbogen zu diesem „Theoretischen und praktischen Lehrbuch der Elektro-

technik“, einem starken Band von 550 Seiten mit 330 Abbildungen, dem Verleger (Alb. Raustein, Zürich) übergeben. Der Name des Verfassers verspricht allen, Schülern, Lehrern und Technikern, die sich mit der Theorie, Konstruktion und Prüfung elektrischer Maschinen vertraut zu machen haben, die tüchtigste und schönste Belehrung und Anregung.

Fischer, 1869 in Zürich geboren, absolvierte 1888 das Technikum Winterthur, wo er besondere Verehrung für Direktor Autenheimer gewonnen hatte. 1889 trat er als Techniker in die neugegründete elektrotechnische Abteilung der Maschinenfabrik Oerlikon, in der er mit kürzeren Unterbrechungen durch Aufenthalte in Spanien und Nordamerika bis 1895, zuletzt als Chef-Konstrukteur tätig war. Sodann verbrachte Fischer zehn Jahre im Auslande in leitenden Stellungen in den Fabriken von Joseph Farcot in Paris, Křižik in Prag und der Vereinigten Elektrizitäts-Aktiengesellschaft in Wien. 1905 kehrte er wieder in die Maschinenfabrik Oerlikon zurück und übernahm hier die Stelle als Oberingenieur der Kleinmotoren-Abteilung. Im Jahre 1914 folgte er dem Ruf des Technikums Winterthur als Hauptlehrer der Elektrotechnik, Nachfolger des 1913 verstorbenen Prof. Dr. Gustav Weber; damit gelangte er an die Stelle seiner fruchtbarsten Tätigkeit, die seinen Fähigkeiten und Idealen am besten entsprochen hat. Jetzt konnte er die Schätze seiner praktischen Erfahrungen und seiner Studien ungestört gestalten und verbreiten und zugleich seine Schüler durch seinen Ruhm, sein Vorbild und seine Lehre, die er unablässig zu vervollkommen strebte, zu schaffensfrohen Technikern erziehen. Im letzten Semester hat er noch die vollendete Einrichtung eines

mustergültigen elektrotechnischen Laboratoriums erreicht. Es wird wohl kaum eine andere technische Schule geben, an der den Schülern eine so verständnisvolle Anleitung zu praktischen Übungen im Konstruieren und Prüfen von Maschinen geboten würde, wie bei Prof. Fischer in Winterthur; die elektrotechnische Abteilung des Technikums erleidet in dem Tode Fischers einen unersetzlichen Verlust.

Fischer war eine in sich abgeschlossene, ausserordentliche Persönlichkeit mit einem rastlosen und selbstbewussten Geist. Mit künstlerischer Laune und Begeisterung ergriff er seine Probleme und mochte nicht ruhen, bis er sie rechnerisch zu einer ihn befriedigenden Klarheit gestaltet hatte. Als er bei der Verarbeitung gewisser Wechselstromtheorien die Lücken seiner Schulbildung in der höhern Mathematik bemerkte, vertiefte er sich inmitten seines praktischen Berufes mit äusserster Energie in das Studium dieser Wissenschaft; seine bedeutenden Abhandlungen über die periodischen Kurven und Differenzialgleichungen sind der glänzende Erfolg solchen Bildungsdranges.

Der Tod hat ihn getroffen ohne Krankheit und Schwäche, gerade, als er sein grosses Lehrbuch, das sein Lebenswerk und sein Vermächtnis geworden ist, vollendet in den Händen hielt. Diese seltene Fügung des Schicksals möge die grosse Gemeinde seiner Freunde und Schüler mit ihrem jähen unerwarteten Verluste versöhnen.

H. B.-E.

Schiffahrt auf dem Oberrhein.

In eigener Sache.

Unsere verehrl. Leser wollen entschuldigen, dass wir schon wieder dieses Kapitel bringen, dazu noch in eigener Sache. Allein seit einigen Wochen hat gegen die „S. B. Z.“ und gegen den Unterzeichneten persönlich in einem Teil der Tagespresse eine (anonyme) Hetze eingesetzt, in der er unter Verdrehung einzelner Tatbestände und mit direkten Unwahrheiten öffentlich beschuldigt wird, als Wortführer ausländischer Wasserkraft-Interessenten die schweizerischen Bemühungen für die Rheinschiffahrt baselabwärts sabotieren zu wollen.¹⁾ Da es mir nicht gelang, den oder die Urheber solcher Verleumdung ausfindig zu machen und da eine Rechtfertigung an Hand meiner einwandfreien Beweise in der Tagespresse ausgeschlossen ist, ersuchte ich mit motivierter Eingabe vom 12. Januar d. J. das C. C. des S. I. A., feststellen und öffentlich erklären zu wollen, ob und inwieweit ich durch die Veröffentlichungen in der „S. B. Z.“ in Behandlung der Rheinfragen gefehlt habe. Diese Untersuchung ist bereits in die Wege geleitet. Ich bitte daher die Leser der „S. B. Z.“ aus meinem Schweigen auf die öffentlichen Angriffe nicht etwa den Schluss zu ziehen, dass ich mich nicht rechtfertigen könnte; ich muss mich aber z. Zt. auf folgende Feststellungen zuhanden der Öffentlichkeit beschränken.

*

Den Höhepunkt persönlicher Verunglimpfung brachte Nat.-Rat R. Gelpke im jüngsten Heft der „Rheinquellen“, das mir erst am 14. d. M. zu Gesicht kam²⁾, ferner in seinem öffentlichen Lichtbilder-Vortrag über die „Schweizerische Rheinpolitik“ im Kaufleutensaale in Zürich (am 18. Januar d. J.), im „Volksbund für die Unabhängigkeit der Schweiz“. Da mir in der Presse vorgeworfen worden war, ich bliebe öffentlicher Diskussion der Rheinfragen wohlweislich fern, durfte ich mir den Besuch dieser Veranstaltung in Zürich nicht ersparen, wenn schon von vornherein wenig Aussicht bestand auf eine sachliche Würdigung auch einer andern Meinung neben der des Herrn Nat.-Rat Gelpke.

Der Inhalt seines fast zweistündigen, rhetorisch sehr gewandten Vortrages deckte sich mit seinen Aeusserungen in den letzten Nummern der „Rheinquellen“; er kann daher füglich als bekannt vorausgesetzt werden. Die Diskussion war auf zehn Minuten für jeden Redner beschränkt; mein Votum, das ich hier zu allgemeiner Kenntnis bringen muss, weil die meisten Zeitungen über meine Aeusserung ganz unzutreffend³⁾ berichtet haben, hatte folgenden Wortlaut:

¹⁾ „National-Zeitung“ Basel, vom 8. und 28. Dezember 1921 u. a. m.

²⁾ XVI. Jahrgang Nr. 10/12, Seite 111 ff. Es heisst dort (als Stilproben) „Schon seit geraumer Zeit gefällt sich die „S. B. Z.“ darin, den Schreibenden (R. G.) anzubellen“ usw.; ferner, ich hätte mich nie bei R. G. orientiert, weil es mir „um alles andere, als um Belehrung zu tun war“, u. dergl. mehr.

³⁾ Die „Schweiz. Depeschagentur“ hat die lakonische Meldung verbreitet, ich hätte Stellung genommen „für das französische Seitenkanal-Projekt“!

„Erlauben Sie mir, der glänzenden Rede des Herrn Nat.-Rat Gelpke einige ergänzende Worte beizufügen. Sie dienen nicht sowohl meiner eigenen Rechtfertigung als Herausgeber der „S. B. Z.“, als vielmehr einer an dieser Stelle unerlässlichen Erwähnung der Tatsache, dass eine Reihe unvoreingenommener schweizerischer Fachleute in gewissen Punkten die Auffassung des Herrn Referenten nicht teilen, dass also in den technischen Fachkreisen, deren Organ die „S. B. Z.“ ist, auch abweichende Meinungen bestehen. Ich will versuchen, Ihnen diese in ein paar kurzen Sätzen klar zu machen.

Übereinstimmung besteht wohl allseitig im Ziel, d. h. in dem Wunsch nach einem so weit wie irgendmöglich freien, leistungsfähigen Schiffahrtsweg auf dem Rhein von Basel bis ans Meer, insbesondere von Basel nach Strassburg, da ja, wie Sie gehört haben, unterhalb Strassburg bereits eine leistungsfähige Schiffahrt besteht. Also einig sind wir im Ziel, nicht aber im Weg, auf dem dieses Ziel zu erreichen ist.

1. Dass eine offene, schleusenfreie Rheinwasserstrasse, das, was man unter dem „Freien Rhein“ versteht, das in jeder Hinsicht für uns wünschenswerteste wäre, ist ohne weiteres klar. Indessen zeigt dieser freie Rhein eine sehr unregelmässige Sohle, Kieswanderung, geringe Wassertiefen, ein starkes Gefälle und entsprechend hohe Wassergeschwindigkeit, was alles die Schiffahrt empfindlich erschwert und verteuert. Das soll durch die Regulierung behoben werden.

Aber abgesehen davon, dass durch die Regulierung Gefälle und Geschwindigkeit nicht vermindert würden, also auch der hohe Aufwand an Schleppkraft und Kohlekosten nicht verbessert würde, sind kompetente schweizerische Fachleute der Ansicht, dass aus naturgegebenen Gründen und Verhältnissen dieser Flussstrecke das durch die N.W.-Regulierung angestrebte Ziel¹⁾ gar nicht mit Sicherheit zu erreichen wäre. So erklärt man sich auch die Tatsache, dass der Verfasser des jüngsten schweizerischen Regulierungs-Projektes sich bis heute noch nicht dazu entschliessen konnte, die Ergebnisse seiner zweifellos gründlichen Studien der öffentlichen fachmännischen Beurteilung zu unterbreiten.

2. Andererseits ist, wie die Entwicklung ausländischer, grösster Wasserstrassen in Europa und Nordamerika es beweisen, die Leistungsfähigkeit einer modernen Schleusen-Wasserstrasse weit grösser, als es bisher mit Bezug auf die Rheinschiffahrts-Projekte von Seiten Gelpkes behauptet wird. Man ist in Fachkreisen der Ansicht, dass die Verkehrsbedürfnisse unseres Landes auf einem abgestuften Fahrwasser mit richtig bemessenen Schleusen ebenso gut, wenn nicht besser, und dabei mit geringeren Transportkosten befriedigt werden könnten als im offenen Strom, auch wenn er reguliert wäre.

Es wird also die behauptete Ueberlegenheit der Regulierung, auch abgesehen von der durchaus unabwehrbaren Frage ihrer Durchführbarkeit, in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht ernsthaft bezweifelt. Es ist hier nicht der Ort, dies im Einzelnen technisch nachzuweisen, es soll dies aber an anderem Ort demnächst geschehen.

3. Die dritte, eigentlich entscheidend-fragengruppe in der Beurteilung des Rheinschiffahrtsproblems ist politische Natur und liegt deshalb ausserhalb der in der S. B. Z. besprochenen Fragen; sie muss aber an diesem Orte mitbehandelt werden. Sie betrifft die „Freiheit“ der Schiffahrt auf dem Rhein. Entscheidend ist hier der Umstand, dass die in Frage stehende Rheinstrecke jenseits unserer Landesgrenze, unter der Gebietshoheit unserer Nachbarstaaten liegt. Zwar ist die Freiheit der Rheinschiffahrt in der Mannheimer Rheinschiffahrts-Akte gewährleistet, an der die Schweiz nach dem Versailler-Vertrag nunmehr als gleichberechtigter Staat Teil hat (eine der vernünftigsten Bestimmungen dieses berühmten Vertrages!). Es sei ferne von uns, den rechtlichen Wert dieser Schiffahrts-Akte zu unterschätzen. Andererseits aber wissen wir doch aus Erfahrung zur Genüge, dass ein Vertrags-Kontrahent, dessen Interessen andere sind als die unsrigen, sich zum mindesten nicht beileben wird, den Vertrag in unserm Interesse zu deuten und zu erfüllen. Herr Gelpke selbst beklagt, dass die vollständige Vernachlässigung des Fahrwassers, die partielle Sperrung der Schiffbrücken-Durchlässe, die rigorose Handhabung der fahrpolizeilichen Vorschriften u. a. m. den Schleppverkehr auf dem sog. „freien Rhein“ schon vor dem Kriege schwer zu beeinträchtigen vermocht hatte.

¹⁾ An 318 Tagen des Jahres ein Fahrwasser von mindestens 2 m Tiefe und 80 m Breite bis Basel.