

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 75/76 (1920)
Heft: 12

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: 15.03.2025

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

der rotierenden Kompressoren und raschlaufenden Pumpen, auf welchem er wichtige Verbesserungen und Neukonstruktionen einführen konnte.

Doch es zog ihn wieder in die Heimat, und zu Anfang 1909 trat Huldreich Keller endgültig wieder zu Escher Wyss & Cie. über, wo ihm als Oberingenieur die Leitung des Patentbureau übertragen wurde, für die er sich dank seiner umfassenden theoretischen und praktischen Kenntnisse und seiner grossen Gewissenhaftigkeit vorzüglich eignete. Seine Tätigkeit in dieser Stellung war eine ausserordentlich fruchtbare und für die Firma nutzbringende. Einen schönen Beweis für die Ernsthaftigkeit seines wissenschaftlichen Strebens lieferte er durch seine in den Mussestunden betriebenen Forschungsarbeiten über die Berechnung gewölbter Platten, auf welchem Gebiete er, nach fast 20jähriger Berufstätigkeit, im Jahre 1912 bei Prof. A. Stodola an der E. T. H. noch zum Dr. der technischen Wissenschaften promovierte.¹⁾

Freude an der Geselligkeit und kollegialer Sinn führten Huldreich Keller schon frühzeitig auch der G. e. P. wie dem S. I. A. zu, wo er ein stets gern gesehener, eifriger Besucher der Sitzungen und Anlässe war. Im Vorstand des Zürcher Ingenieur- und Architektenvereins schätzten wir seine Genauigkeit und Gewissenhaftigkeit ebenso sehr wie sein Verständnis für die wirtschaftlichen Bedürfnisse namentlich der jüngern Kollegen, die in ihm einen warmherzigen Befürworter ihrer Wünsche verlieren. Huldreich Keller war ein Kollege im besten Sinn des Wortes, ein Mann, den die sozialen Probleme sehr eingehend beschäftigten, nicht nur im engern Kreis seiner Berufsgenossen, sondern auch im bürgerlichen, öffentlichen Leben, in der Sekundarschulpflege wie in der Kirchgemeinde Unterstrass, wo er wohnte. Ueberall, wo man seine Mitarbeit begehrte, erweckten sein heiteres Wesen, sein offener treuherziger Blick wohlverdientes Zutrauen.

Nun ist er nicht mehr, ausgelöscht aus dem Buch des Lebens von heute auf morgen; verklungen ist sein eindringliches Wort, sein frohes Lachen. Huldreich Keller war bei aller seiner geistigen Reife eine im Grunde naive, ursprüngliche Natur; wie konnte ihn auch ein harmloser Witz erfreuen! Er gehörte zu den Menschen, deren Wesen Wärme verbreitet und die uns schon deshalb so wert sind. Aber wenn wir gerade darum so sehr um ihn trauern, schöpfen wir aus dem gleichen Quell die Gewissheit einer dauernden dankbaren Erinnerung an alles, was er uns bot und war. Ruhe in Frieden von treu erfüllten Pflichten, Du guter Kamerad! C. J.

Miscellanea.

Ausbau des südtirolischen Eisenbahnnetzes. In Ergänzung der von uns auf Seite 67 letzten Bandes (7. Februar 1920) gebrachten Notiz über den Bau von elektrischen Bahnen in Südtirol, die von der „Z. d. V. D. I.“ vom 1. Mai wiedergegeben wurde, teilt Ing. E. Jung in Wien dieser Zeitschrift mit, dass drei wichtige Strecken des tirolischen Eisenbahnnetzes während des Krieges als Dampfbahnen mit 76 cm Spurweite ausgeführt worden sind, wobei aber der gesamte Unterbau derart erstellt wurde, dass er später für Meterspur verwendet werden kann. Es sind dies die Fleimstalbahn, die Grödenbahn und die Ampezzanerbahn. Die *Fleimstalbahn*, Auer-Cavalese-Predazzo, eine der bedeutendsten und zugleich schönsten Gebirgsbahnen, ersteigt den Steilrand der Ausläufer der Fassaneralpen in gliederreicher Entwicklung. So liegen die beiden Bahnkilometerzeichen 1 und 19 in der Luftlinie nur 2750 m auseinander; an einer Stelle liegt die Bahn sechsfach übereinander.

¹⁾ Ueber diese Arbeit, die auch von praktischer Bedeutung ist, hat Keller auszusweise berichtet in der „S. B. Z.“ Band LXI, Seite 111 ff. (März 1913).

Der überwundene Höhenunterschied macht rund 875 m aus, die ganze Strecke, deren Ostteil im Avisiotal ziemlich eben verläuft, hat rund 50 km Länge. Den Betrieb besorgen 1 C + C-Mallet-Lokomotiven mit 55 t Dienstgewicht. — Die *Grödenbahn*, Klausen-Plan, ersteigt auf rund 31 km Länge 1100 m Höhenunterschied und ist in 4 1/2 Wintermonaten 1915/16 erbaut worden. Sie wird mit D-Tenderlokomotiven betrieben. Beide Bahnen sind unter der

technischen Leitung von Staatsbahnrat Dr. Oerley, jetzt Professor an der Wiener Techn. Hochschule, ausgeführt worden. — Die *Ampezzanerbahn*, Toblach-Cortina d'Ampezzo-Calalzo, wurde im Rohbau noch im Kriege fertig und sodann von den Italienern weitergebaut; sie wird gegenwärtig schon in grossen Streckenteilen befahren und jedenfalls noch im Laufe dieses Jahres dem öffentlichen Verkehr übergeben. Durch den Anschluss an die bestehende Bahn in Calalzo stellt sie eine unmittelbare Verbindung Toblach-Venedig her.

Eine Rohöl-Leitung zwischen Le Havre und Paris. Die steigende Verwendung von Rohöl in der französischen Industrie, zu welcher Steigerung auch die auf Seite 126 dieses Bandes (11. September 1920) erwähnte Einführung der Oelfeuerung auf Lokomotiven, soweit es Masut betrifft, in wesentlichem Masse beitragen wird, verlangt eine entsprechende Verbesserung der Zufuhr-Verhältnisse. Zu diesem Zwecke soll zwischen dem Hafensplatz Le Havre und der Ortschaft Genevilliers bei Paris eine besondere, doppelte Rohrleitung erstellt werden, bestehend aus einem Rohr von 250 mm Durchmesser zum Transport von Masut und einem solchen von 100 mm Durchmesser zum Transport von Benzin und

Petroleum.¹⁾ Wie „Génie civil“ vom 17. April mitteilt, wird die Leitung bei Anwendung eines Druckes von 42 at imstande sein, täglich 4500 t Masut und 1000 t Benzin oder Petroleum zu befördern. Die Leitungen sollen an der Strassenseite in 1,8 m Tiefe verlegt werden. Ihre Länge wird rund 200 km betragen, der höchste zu überwindende Punkt liegt 150 m ü. M. An beiden Enden der Leitung sollen Vorratsbehälter für 60 000 t Fassungsvermögen erstellt werden. Die Gesamtkosten sind auf 50 bis 100 Mill. Fr. veranschlagt.

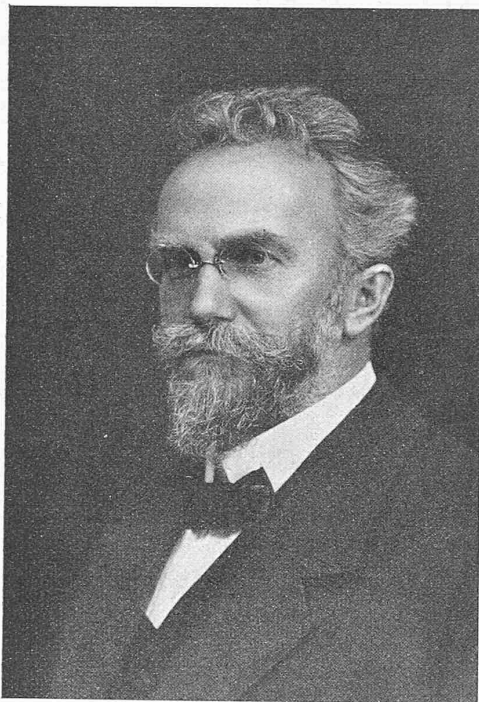
Simplon-Tunnel II. Monats-Ausweis August 1920.

	Tunnellänge 19 825 m	Südseite	Nordseite	Total
Firststollen:	Monatsleistung m	100	—	100
	Stand am 31. August m	9331	8781	18112
Vollausbruch:	Monatsleistung m	100	—	100
	Stand am 31. August m	9288	8781	18069
Widerlager:	Monatsleistung m	107	—	107
	Stand am 31. August m	9184	8781	17965
Gewölbe:	Monatsleistung m	104	—	104
	Stand am 31. August m	9151	8781	17932
Tunnel vollendet am 31. August m		9151	8781	17932
In % der Tunnellänge %		46,1	44,3	90,4
Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:				
	Im Tunnel	243	—	243
	Im Freien	—	173	173
	Im Ganzen	243	173	416

Während des Monats August wurde, mit durchschnittlich 16 Bohrhämmern im Betrieb, an 26 Tagen gearbeitet.

Der Telephonograph im Eisenbahnbetrieb. Nach einer Mitteilung der „E. T. Z.“ sind auf der Strecke Kutais-Tkwibula der Kaukasusbahn erfolgreiche Versuche gemacht worden, die Schienen

¹⁾ Rohöl-Leitungen bestehen schon in grosser Zahl in den Vereinigten Staaten. So verbindet eine 400 km lange Leitung Pittsburg mit Philadelphia und vom Bezirk Lima führt eine 920 km lange Leitung nach New York sowie eine solche von 225 km nach Chicago, von wo sich diese nach Kansas und bis zum Golf von Mexiko auf über 1000 km Entfernung ausdehnt. Auch im Kaukasus und in Galizien bestehen derartige Leitungen, wenn auch geringerer Länge.



Dr. HULDREICH KELLER
Maschinen-Ingenieur

16. März 1868

7. Sept. 1920

zur telephonischen Uebertragung von Signalen an den Lokomotiv-Führer zu benutzen. Mit Hilfe eines Elektromagneten in Verbindung mit einem Starkstrom-Mikrophon oder einer ähnlichen Einrichtung werden Signale auf die Schiene übertragen, in gleicher Weise wie beim Poulsenschen Telephonographen auf ein Stahlband. Es soll dann möglich sein, mit Hilfe von Lautsprechern unter Zwischenschaltung von Verstärker-Röhren die Signale am Führerstand der die Strecke befahrenden, mit entsprechenden Empfangseinrichtungen versehenen Lokomotiven deutlich wahrnehmbar zu machen. Die Einrichtung soll namentlich nachts und bei Nebel gute Dienste leisten.

Sulzersche Zweitakt-Schiffs-Dieselmotoren. Der Bau von Zweitakt-Dieselmotoren für Schiffsantrieb hat in den letzten Jahren in den Sulzerschen Werkstätten einen derartigen Umfang angenommen, dass, wie wir der „Revue Technique Sulzer“ entnehmen, das britische „Lloyd's Register of Shipping“ eine dauernde Aufseherstelle in Winterthur eingerichtet hat. Dieser „Surveyor“ hat die Fabrikation von sämtlichen in der Schweiz in Ausführung begriffenen Maschinen zu überwachen, die im „Lloyd's Register of Shipping“ eingetragen werden sollen.

Elektrifizierung der Mont Cenis-Linie. Nach Berichten der Tagespresse wurde am 9. September zwischen Turin und Bussoleno der erste elektrische Probezug geführt. Damit ist die Elektrifizierung der Mont Cenis-Linie bis Turin vollständig durchgeführt. Der Betrieb erfolgt, wie bekannt, mit Drehstrom von 3000 V und $16\frac{2}{3}$ Perioden.

Deutscher Betonverein. Unter Bezugnahme auf unsere Notiz auf Seite 20 dieses Bandes (10. Juli 1920) bittet uns der Verlag Wilhelm Ernst & Sohn in Berlin mitzuteilen, dass die an der Versammlung des Deutschen Betonvereins gehaltenen erwähnten Vorträge ausser im „Bauingenieur“ teils gleichzeitig in „Beton und Eisen“, sowie in der „Deutschen Bauzeitung“ erscheinen.

Autogen-Schweisserkurs für Ingenieure. Der Schweizerische Azetylen-Verein veranstaltet vom 11. bis 15. Oktober in Basel einen Autogen-Schweisserkurs für Ingenieure und Techniker. Anfragen und Anmeldungen sind zu richten an den Direktor des Vereins, Ingenieur C. F. Keel, Ochseneggasse 12, in Basel.

Ecole centrale des Arts et Manufactures, Paris. Für das im Oktober beginnende Studienjahr sind auf Grund der abgelegten Prüfungen 561 Studierende aufgenommen worden, gegenüber 440 im Vorjahr und 348 im Jahre 1918.

Konkurrenzen.

Neubau der Schweizer Nationalbank in Luzern. Unter acht Architekten hatte die Verwaltung der Schweizer Nationalbank in Luzern einen engern Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für ein neues Bankgebäude veranstaltet. Im siebengliedrigen Preisgericht sassen an Architekten Kantonsbaumeister O. Balthasar in Luzern, J. L. Cayla in Genf, Prof. Dr. K. Moser in Zürich und Stadtbaumeister M. Müller in St. Gallen. Im Sinne der allgemeinen Bedingungen des Wettbewerbes wurden die Entwürfe „S. N. L.“ und „Der Arbeit das Licht“ als den Programmpunkten nicht entsprechend erklärt und demzufolge von der Honorierung und Prämierung ausgeschlossen. Die übrigen sechs Entwürfe wurden in bezug auf ihren architektonischen Wert in folgende Reihenfolge gestellt und erhielten neben der Honorierung mit je 1500 Fr. die folgenden Preise:

1. Rang (1800 Fr.): Entwurf „Batze“; Verfasser Architekten *Möri & Krebs* in Luzern.
2. Rang (1600 Fr.): Entwurf „Rechteck“; Verfasser Architekten *Theiler & Helber* in Luzern.
3. Rang (1400 Fr.): Entwurf „Pilatus“; Verfasser Architekten *Vilian & von Moos* in Luzern.
4. Rang (1200 Fr.): Entwurf „Ein Bagedanke“; Verfasser Architekten *Klauser & Streit* in Bern.
5. Rang (ohne Preis): Entwurf „Valuta“; Verfasser Architekt *Emil Vogt*, in Verbindung mit Arch. *von Tetmajer*, Luzern.
6. Rang (ohne Preis): Entwurf „Heute baumöglich“; Verfasser Architekten *Suter & Burckhardt* in Basel.

Zur Ausführung kann keines dieser sechs Projekte empfohlen werden. Die beiden ausgeschlossenen Entwürfe werden der Schweizer Nationalbank zum Ankauf empfohlen.

Die Entwürfe sind bis und mit Sonntag den 26. September im Rathause am Kornmarkt in Luzern öffentlich ausgestellt.

Literatur.

Die wirtschaftliche Entwicklung der Maschinenfabrik Oerlikon 1863 bis 1917. Von Dr. *Adolf Wegmann*. Zürich 1920. Druck von Müller, Werder & Cie.

An die Lektüre der vorliegenden, einen Umfang von 189 Seiten in kleinem Oktavformat aufweisenden Doktor-Dissertation der Universität Zürich sind wir mit einer solchen Dosis starker Skepsis herantretend, wie sie uns durch das augenscheinliche Missverhältnis zwischen der grossen gestellten Aufgabe und der im allgemeinen kleinen Lebens- und Wirtschafts-Erfahrung eines cand. oec. publ. begründet schien. Wir gestehen gerne, dass wir durch die Lektüre insofern angenehm enttäuscht wurden, als der Verfasser tatsächlich der ihm gestellten Aufgabe in befriedigender Masse gerecht geworden ist. Nach einer Einleitung, in der Entwicklung und Stand der schweizerischen Maschinenindustrie ums Jahr 1860 geschildert wird, gibt der Verfasser im ersten Teil seiner Arbeit eine Darstellung der Gründung und der historischen Entwicklung der M. F. O., im Zusammenhang mit der Schilderung der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse, und unter starker Betonung der Verdienste und des Unternehmungsgeistes von *P. E. Huber-Werdmüller*¹⁾; durch den starken biographischen Einschlag hofft der Verfasser, in seiner Arbeit „zur Frage der Kulturbedeutung des Unternehmers einen Beitrag geliefert zu haben, der vor allem schweizerische Verhältnisse berücksichtigt.“ Im nächsten Abschnitt „Das Kapital“ behandelt Wegmann den Wandel der Kapitalverhältnisse bei der M. F. O., unter Berücksichtigung der jeweiligen finanziellen Betriebs- und Geld-Situationen des Unternehmens. Der Schlussabschnitt „Die Arbeit“ erörtert das Verhältnis zwischen Kapital und Arbeit, die Bemühungen um die Erhaltung der Arbeiterschaft, sowie die Gliederung der Arbeiterschaft und die Frage ihrer Ausbildung. Tabellen, sowie ein Literaturverzeichnis bilden den Abschluss des Buchs.

Die ausführliche und fleissige Arbeit glauben wir Technikern und Volkswirtschaftlern zur Lektüre angelegentlich empfehlen zu dürfen.

W. K.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

(Die Preise mancher Werke sind veränderlichen Teuerungszuschlägen unterworfen.)

Schnellaufende Dieselmotoren. Von Dr. Ing. *Otto Föppl*, Marinebaumeister, Wilhelmshaven und Dr. Ing. *H. Strombeck*, Wilhelmshaven. Unter besonderer Berücksichtigung der während des Krieges ausgebildeten U-Boots-Dieselmotoren und Bord-Dieseldynamos. Mit 95 Textfiguren und sechs Tafeln, darunter Zusammenstellungen von Maschinen von A. E. G., Benz, Daimler, Germania-Verf., Görlitzer M. A. G., Körting und M. A. N. Augsburg. Berlin 1920. Verlag von Julius Springer. Preis geh. 16 M., geb. 21 M.

Die schweizerischen Industrien im internationalen Konkurrenzkampf. Von Dr. *Peter Heinrich Schmidt*, Professor an der Handelshochschule St. Gallen. Zweite, völlig umgearbeitete Auflage. Zürich 1920. Verlag Art. Institut Orell Füssli. Preis geh. 10 Fr., geb. 14 Fr.

Das Technische Schulwesen. Von Dr. Ing. *Rob. Weyrauch*, Regierungsbaumeister, ord. Professor der Technischen Hochschule Stuttgart. Aufbau, Kritik und Vorschläge. Stuttgart 1920. Verlag von Konrad Wittwer. Preis geh. M. 2,40.

Weltwirtschaftlicher Stand und Aufgaben der Elektro-Industrie. Von Dr. *G. Respondek*, Ingenieur bei Dr. Erich F. Huth, Ges. für Funkentelegraphie m. b. H. Berlin 1920. Verlag von Julius Springer. Preis geh. 16 M.

¹⁾ Siehe Nekrolog in Band LXVI, Seite 176 (9. Oktober 1915). Red.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

**Gesellschaft ehemaliger Studierender
der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.**

Stellenvermittlung.

On cherche pour Maison de construction de machines pour produits alimentaires en France quelque jeunes ingénieurs. (2259)

Auskunft erteilt kostenlos

Das Bureau der G. e. P.
Dianastrasse 5, Zürich 2.