

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 95/96 (1930)
Heft: 24

Nachruf: Oechslin, Hermann

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: 16.03.2025

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

werten literarischen Beiträge in den Fachzeitschriften des In- und Auslandes erwarb er sich in allen Fachkreisen Europas und darüber hinaus hohes Ansehen.

Seine freie Zeit, die der in seinem Berufe fast ganz Aufgehende übrig hatte, widmete Max Weiss seiner Familie. Seine Erholung fand er mit Vorliebe in der Pflege der Musik. Der G.E.P. und dem S.I.A. war er ein eifriges und treues Mitglied. Seine zahlreichen Vorträge aus seinem Fachgebiet boten und fanden in diesen Kreisen grosses Interesse und wurden gerne gehört. Sein unerwarteter Hinschied ist für seine Angehörigen, Freunde und Mitarbeiter, für die Schweiz, Bundesbahnen, die schweizerische Lokomotiv- und Wagenbauindustrie und die Eidg. Techn. Hochschule ein schwerer Verlust. Die Hochschätzung, deren er sich überall erfreute, sichert ihm ein bleibendes gutes Andenken. W. M.

Schmerzlich betroffen muss auch die „S.B.Z.“ Abschied nehmen von ihrem langjährigen Mitarbeiter und Fachberater, dem geschätzten Kollegen und liebenswürdigen Menschen Max Weiss. Er, der schon als Knabe in den Werkstätten und Putzgruben des Depot Zürich der N.O.B. herumgestrichen war und dabei mit den Lokomotivführern auf bestem Fusse stand, er hat buchstäblich von Kind auf die Luft des Eisenbahnbetriebes eingesogen. So ist es erklärlich, mit welcher innerer Anteilnahme er seinem späteren Lebensberuf oblag, mit welchem Entgegenkommen er allzeit bereit war auch uns in seinem Fach zu beraten. Wenn die Leser der „S.B.Z.“ auf dem Gebiet der Eisenbahn-Betriebsmittel seit Dezennien gut unterrichtet wurden, so danken sie es (neben unserm geschätzten Mitarbeiter und Pionier der elektrischen Traktion, W.K.) mit in erster Linie dem so früh Dahingegangenen. Auch wir werden Max Weiss in dankbarer und bester Erinnerung behalten! C. J.

† **Walter Graenacher.** Aus Coronel Vidal (Argentinien) kommt die Nachricht, dass dort am 18. Oktober 1930 Walter Graenacher im 49. Altersjahr einer schweren Malaria erlegen ist. Geboren am 4. Mai 1881 in Gansingen (Aargau), kam er nach Besuch der Geometerschule am Technikum in Winterthur im Herbst 1901 an die Kulturingenieurschule der E.T.H. Bereits 1903 wanderte er nach Argentinien aus, um sich an der Aufnahme der topographisch-geologischen Karte der Provinz Buenos Aires leitend zu betätigen. In der Folge widmete er sich mit grossem Erfolg dem Bahn- und Wasserbau sowie der Grenzberreinigung. Ausgedehnte Entwässerungsarbeiten legen ein beredtes Zeugnis ab von seiner natürlichen Begabung und beruflichen Tüchtigkeit. Graenachers aufrechter, anpassungsfähiger Charakter und sein stets hilfsbereites Wesen erwarben ihm überall, wo er tätig war, die volle Sympathie seiner Umgebung. In Coronel Vidal, wo er sich vor etwa 20 Jahren niedergelassen hat, trauert ein grosser Freundeskreis um den Verstorbenen. Auch in der Schweiz hatte er, trotz seiner langen Landesabwesenheit, viele Freunde und Kollegen, die es kaum fassen können, dass sie Walter Graenacher nicht mehr sehen werden. H. F.

† **Hermann Oechslin,** Maschinen-Ingenieur, ist am 28. Nov. in Arosa, wo er Heilung suchte, gestorben. Oechslin stammte aus Schaffhausen, wo er am 8. Januar 1881 geboren wurde, wo er seine Jugendzeit verbrachte und seine Mittelschulbildung 1900 mit der Matura abschloss. An der Mech.-Techn. Abteilung der E.T.H. erwarb er 1904 das Diplom als Maschinen-Ingenieur. Nach je einjähriger Tätigkeit als Assistent von Prof. Dr. A. Stodola, sodann als Ingenieur der Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur führte ihn sein Lebensweg im Sommer 1906 nach England, wo er sich dauernd niederliess. Nach halbjähriger Tätigkeit bei der Brit. Westinghouse Co. in Manchester trat Oxlin, wie er sich später schrieb, in die Dienste von W. H. Allen Sons & Co. Ltd. in Bedford, in welchem Unternehmen er (1920) bis zum Engineering Director vorrückte. Leider nötigte ihn sein Gesundheitszustand 1926 zum Rücktritt; in Prättschli ob Arosa suchte er Genesung, die er nicht finden sollte. Er ruhe in Frieden, unser treuer G.E.P.-Kamerad!

MITTEILUNGEN.

Versuche mit Förderbändern. Das Forschungsinstitut für Maschinenwesen beim Baubetrieb an der Techn. Hochschule Berlin (Leiter Prof. Dr. Garbotz) führt zur Zeit mit Unterstützung des Reichskuratoriums für Wirtschaftlichkeit und der Reichsforschungsgesellschaft für Wirtschaftlichkeit im Bau- und Wohnungswesen eingehende Untersuchungen an Förderbändern durch. Diese Versuche, bei denen sowohl verschiedene Sorten von Beton als auch Schütt-

güter, wie Sand, Kies und Schotter, ebenso wie Backsteine gefördert werden, sollen Klarheit darüber schaffen, unter welchem grössten Neigungswinkel bei den einzelnen Materialien ein einwandfreies Fördern noch möglich ist, wobei gleichzeitig die hierfür günstigste Geschwindigkeit bestimmt wird. Daneben wird auch die Fördermenge in Abhängigkeit von Bandgeschwindigkeit und Steigungswinkel gemessen. Da bei den fahrbaren Bändern die Aufgabe des Materials in der Regel von Hand erfolgt, werden die Verhältnisse bei dieser Art der Beschickung geprüft, wobei insbesondere die Frage interessiert, wie weit überhaupt ein normales Band bei Handbeschickung ausgenutzt werden kann. Um die Grenze der Leistungsfähigkeit der Bänder zu ermitteln, werden sie anschliessend mittels einer mechanischen Aufgabevorrichtung beschickt, die es ermöglicht, die Materialmenge nach Wunsch zu verändern. Bei der Betonförderung ist ausserdem eine Sonderversuchsreihe vorgesehen, die darüber Aufschluss geben soll, wie die Festigkeit verschiedener Betonzusammensetzungen von der Förderweite, Fallhöhe und der Abwurfzahl auf das folgende Band abhängt. Da neun der namhaftesten deutschen Firmen ihre Fabrikate dem Institut für die Durchführung der Versuche zur Verfügung gestellt haben, wird es ausserdem möglich sein, die Bänder auch in maschinentechnischer Hinsicht einer vergleichenden Prüfung zu unterziehen.

Netzkupplungen durch komponentierte Asynchronmaschinen. Auf Seite 41 von Bd. 90 der „S.B.Z.“ (am 23. Juli 1927) wurde auf die Bedeutung der komponentierten Asynchronmaschine für die Kupplung von Kraftübertragungsnetzen, insbesondere solcher von ungleicher Frequenz hingewiesen; zugleich wurde deren Theorie damals kurz dargestellt und an die schöpferische Tätigkeit der A.-G. Brown, Boveri & Cie. auf diesem Gebiete erinnert. Seitens der Siemens-Schuckertwerke, die sich, wie weiterhin auch die beiden amerikanischen Grossfirmen der Elektroindustrie, gleichfalls schon wiederholt mit der Herstellung solcher Netzkupplungs-Umformer befassten, ist kürzlich (auf Seite 350 der Hauszeitung dieser Firma) eine Zusammenstellung der grössten bis heute seitens der genannten Grossfirmen der Elektrotechnik gebauten bezüglichen Maschinen veröffentlicht worden. Darnach haben die Siemens-Schuckertwerke den bisher grössten europäischen Netzkupplungs-Umformer, für 20000 kVA, zur Verbindung eines 50-periodigen Dreiphasennetzes mit einem 16 $\frac{2}{3}$ -periodigen Einphasennetze im Kraftwerk Pfrombach der Mittleren Isarwerke aufgestellt, während die grösste amerikanische Ausführung einen solchen Umformer der Westinghouse-Gesellschaft, für 25000 kVA, zur Verbindung eines 25-periodigen mit einem 60-periodigen Netze betrifft und in Lockport N. J. in Betrieb steht.

Basler Rheinhafenverkehr. Das Schiffsamt Basel gibt den Güterumschlag im November 1930 wie folgt bekannt:

Schiffahrtsperiode	1930			1929		
	Bergfahrt	Talfahrt	Total	Bergfahrt	Talfahrt	Total
November . .	t	t	t	t	t	t
Davon Rhein	84 368	9 752	94 120	32 584	4 189	36 773
Kanal	29 728	9 752	39 480	—	11	11
Januar bis Nov.	54 640	—	54 640	32 584	4 178	36 762
Davon Rhein	952 256	88 211	1 040 467	522 827	49 456	572 283
Kanal	381 645	75 643	457 288	429	6 894	7 323
	570 611	12 568	583 179	522 398	42 562	564 960

Zum ersten Mal hat dieses Jahr der gesamte Güterverkehr auf dem Rhein in Basel 1 Million Tonnen überschritten.

Klinikbauten in Lausanne. Der Staatsrat des Kantons Waadt ersucht den Grossen Rat im Zusammenhang mit der von der Nestlé and Anglo Swiss Condensed Milk Co. anlässlich ihrer Fusionierung mit der Gesellschaft Peter-Cailler-Köhler dem Kanton Waadt zwecks Errichtung eines wissenschaftlichen Instituts gemachten Schenkung von 1 Mill. Fr. um einen gleich hohen Kredit zum Bau einer dem Kantonspital angegliederten Klinik auf dem kürzlich erworbenen Beareveil-Besitz. Die Klinik wird drei Gebäude umfassen und den Namen Hôpital Nestlé tragen.

Zur Erweiterung des Flugplatzes Basel hat der Grosse Rat 286 000 Fr. für Landerwerb und 200 000 Fr. für die Anschaffung von zwei Autobussen und die Erstellung von Garagen bewilligt.

Für den Ausbau des Gaswerkes in Genf bewilligte der Gemeinderat einen Kredit von 1 750 000 Fr.

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die REDAKTION: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL, Dianastrasse 5, Zürich.