Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 33/34 (1899)
Heft: 16

Nachruf: Gamper, Konrad

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.12.2025

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

sich in der Umgebung verzweigenden 26 *km* langen Linien mit Luftleitung eingerichtet, von welchen bisher aber nur ein bereits betriebsfähig ausgebauter Teil dem Verkehre übergeben wurde. Nach der «Ztg. des Vereins Deutsch. Einsenb.-Verw.» soll sich das System Diodatto bisher in Tours gut bewährt haben.

Amerikanische Lokomotiven in England. Die Aufsehen erregende Thatsache, dass eine englische Eisenbahn-Gesellschaft (Midland-Railway) 60 Lokomotiven bei amerikanischen Werken bestellt hat, wurde jüngst in englischen Blättern erörtert. Da der Lokomotivbestand genannter Bahn sich Anfang des Jahres als nicht ausreichend erwies, schrieb man die Lieferung von 60 Stück in England aus, erhielt indes den Bescheid, dass die dortigen Fabriken die erste Maschine nicht vor Ablauf von 15 Monaten zu liefern in der Lage wären. Dagegen erklärten sich amerikanische Werke zur Beschaffung des Gesamtloses in vier Monaten bereit. Die Notwendigkeit einer möglichst raschen Ergänzung ihres Lokomotivparkes veranlasste nun die Midland-Bahn-Gesellschaft, die Bestellung je zur Hälfte an die «Baldwin» und die «Schenectady Works» zu vergeben. Inzwischen sind die ersten zehn amerikanischen Lokomotiven, die nach der in Amerika weitverbreiteten «Mogul-Type» gebaut wurden, in Manchester eingetroffen und bereits in Betrieb genommen. Die Betriebsergebnisse mit denselben werden für die englischen Konstrukteure umsomehr Interesse bieten, als in England gegenwärtig eine Enquete über die Vorzüge und Nachteile der amerikanischen Lokomotivbauart gegenüber der englischen im Gange ist.

Der industrielle Aufschwung Deutschlands während der letzten zwanzig Jahre wird anschaulich erwiesen durch die Ziffern des Verbrauchs von Kohle und Eisen, die das «Statistische Jahrbuch des Deutschen Reiches» für 1899 (herausgegeben vom kais. statistischen Amt) mitteilt. Darnach hat sich der Verbrauch von Kohlen von 1876 bis 1897 von rund 51 auf rund 122 Millionen Tonnen im Ganzen, und von 1169 *kg* auf 2276 *kg* pro Kopf der Bevölkerung gehoben. Noch mehr ist der Verbrauch an Roheisen gestiegen. Während er 1876 insgesamt nur 21,4 Millionen *t* betrug, hatte er 1897 71,5 Millionen *t* erreicht; die Pro-Kopf-Zahlen sind für 1876 51,6 *kg*, für 1897 aber 134,1 *kg*. In den Jahren 1898 und 1899, für die amtliche abschliessende Mitteilungen noch nicht vorliegen können, hat nach privaten Angaben die Aufwärtsbewegung noch ganz erheblich zugenommen.

Eine deutsche Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen hat sich mit einem Stammkapital von 940 000 Fr. in Berlin gebildet. Die Gesellschaft, welche sich aus zehn grossen Elektricitätsfirmen, Maschinenfabriken und Bankhäusern, darunter *Siemens & Halske*, *Friedrich Krupp*, *Borsig*, *Zypen & Charlier* zusammengesetzt, verfolgt den Zweck, dem Bau von elektrischen Bahnen für den Schnellverkehr auf grösseren Entfernungen durch Bearbeitung der einschlägigen Fragen, besonders durch Aufstellung praktischer Versuche vorzuarbeiten.

Eisenbahn-Unfall in Aarau. Ausser Ing. *Frey*, Maschinenmeister der G.-B., und Ing. *Schleifer* von Berlin wird als dritter Experte Ing. *H. W. Hall*, Dir. der schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur fungieren. Befremden dürfte es, dass an dem die Westinghouse-Bremse betreffenden Gutachten ein Konkurrent der letzteren sich beteiligen wird. Ist doch bekanntlich Herr Ing. Schleifer, der seitens der Verteidigung des angeklagten Lokomotivführers vorgeschlagen wurde, selbst Erfinder einer selbstthätigen Luftdruckbremse.

Nekrologie.

† **Konrad Gamper.** Am 29. September d. J. starb im 54. Lebensjahre *Konrad Gamper*, Generaldirektor der Maschinenfabrik und Brückenbau-Anstalt Sosnovice bei Sielce in Russland (Gouvernement Warschau), ein schweizerischer Maschineningenieur, dessen ehrenvolle Wirksamkeit im Auslande einen Nachruf in diesem Blatte rechtfertigt. Aus Kradolf bei Sulgen (Thurgau) gebürtig, besuchte er die Schulen seiner Heimat und, nachdem er bereits eine mehrjährige Lehrzeit bei Mechaniker Ernst in Müllheim absolviert hatte, eine deutsche Ingenieurschule, um sich die für eine weitere erfolgreiche Thätigkeit notwendige theoretische Ausbildung anzueignen. Bald nach Beendigung dieser Studien erhielt er eine vorteilhafte Anstellung in Hirschberg in Schlesien, die er nach einigen Jahren mit einer Konstrukteur-Stelle in der Maschinenfabrik Breslau vertauschte. Infolge seiner Tüchtigkeit rückte er hier nach kurzer Zeit zum Oberingenieur auf. Anfangs der 80er Jahre hatten die erhöhten russischen Eingangszölle und das billigere Rohmaterial in Russland der Entwickelung der dortigen Maschinenindustrie eine günstige Perspektive eröffnet. Diese Verhältnisse mit Scharfblick erkennend und benützend, begründete Gamper zu jener Zeit mit seinem Freunde *Fritzner* eine Kessel- und Brückenbau-Anstalt in Sielce jenseits der schlesischen Grenze. Die Erzeugnisse der jungen Firma, namentlich ihre geschweissten Dampfkessel, fanden bald Anerkennung und lohnenden Absatz, und schon nach wenigen Jahren ihres Bestehens hatte sie die Hauptlieferungen für die russischen Staatsbahnen in Händen. So blühte und vergrösserte sich das Unternehmen zusehends; anfangs der 90er Jahre wurde von der Firma eine Eisengiesserei erbaut, und bald nachher elektrischer Betrieb in allen Teilen derselben eingerichtet. Um seine theoretischen Kenntnisse in der Elektrotechnik zu befestigen und zu erweitern, ging Gamper noch im Jahre 1895 ans eidg. Polytechnikum nach Zürich. 1896 nach seiner Rückkehr fand die Umwandlung der Firma Fritzner & Gamper in eine Aktien-Gesellschaft statt, mit letzterem als Generaldirektor. Zum Zwecke der Errichtung eines Hochofen- und Eisenwerkes in Südrussland, welches als Filiale des alten Werkes, mit Erz- und Kohlenförderung auf eigenem Boden, geplant war, hatte sich Gamper nach Kramatorskaja begeben. Hier nun mit der Planierung und Konstruktion des neuen Werkes beschäftigt, raffte ihn in der Vollkraft seines Schaffens ein plötzlicher Tod hinweg. Der Verstorbene hat stets darnach gestrebt, seinem Unternehmen junge, intelligente Kräfte, mit Vorliebe aus der Schweiz, zuzuführen. Er hat auch dafür gesorgt, dass seine zwei Söhne und ein Neffe durch vortreffliche Bildung befähigt sind, in die durch seinen frühen Hinschied entstandene Lücke einzutreten. *O. B.*

Redaktion: A. WALDNER
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Polytechniker.

Stellenvermittelung.

On cherche un jeune *ingénieur-mécanicien* pour une usine de l'Allemagne (Province de Saxe). (1213)

On demande pour la France, pour diriger une Société de construction d'accumulateurs électriques, un *Ingénieur-électricien* expérimenté. (1216)

Gesucht ein *Ingenieur* auf ein Bureau für Hafenbauten an der Ostsee. (1218)

Auskunft erteilt Der Sekretär: *H. Paur*, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
23. Okt.	Hochbaubureau	Basel	Schreinerarbeiten (Fenster, Thüren u. s. w.) zur Vergrösserung der Depotanlage Klybeck in Basel.
23. »	Emil Vogt, Architekt	Luzern Reckenbühlstrasse 8	Schreiner- und Malerarbeiten, Parkettlieferungen, Bodenbelege zum Schulhausbau in Kriens.
23. »	Tiefbauamt	Zürich Flössergasse 15, Zimmer 3 c	Herstellung von etwa 45 Stück normalen Einsteigschächten, etwa 54 normalen Schlammsammlern samt Ableitungen, sowie etwa 32 *m* Cementröhrenkanal in verschiedenen Strassen des ganzen Stadtgebietes Zürich.
28. »	Städt. Baubureau	Thun (Bern)	Herstellung von 440 lf. *m* Stampfbetonkanal im Schwäbis (Profil 0,80/1,20 *m*.)
28. »	Städt. Baubureau	Thun	Lieferung von 20 000 Stück Pflastersteinen aus Bruchsteinen für die Einwohnergemeinde Thun.
29. »	Kantonsbauamt	Bern	Erd-, Maurer- und Cementarbeiten zu neuen Schweinestallungen und zu Umbauten im Oekonomiegebäude und in der südlichen Scheune bei der Irrenanstalt in Bellelay.
1. Nov.	Alb. Wyssbrod, Präsident des Bürgerrates	Bözingen (Bern)	Herstellung von neuen Weganlagen in Bözingen: *a.* Waldweg in der Winterhalden, Länge 750 lf. *m*; *b.* Wege im Moos, Gesamtlänge 1 444 lf. *m*.
1. »	Fr. Wolf, Gemeindevorsteher	Lotzwyl (Bern)	Anlage einer Wasserversorgung mit Hydrantenanlage in Lotzwyl.
4. »	Bureau des Kantonsbaumeisters	Luzern, Regierungsgebäude, 5. Stock	Fundamentarbeiten für die Bauten der kant. Krankenanstalt Luzern auf St. Karli. (Fundamentaushub 7000 m^3, Fundamentmauerwerk 700 m^3.)
15. »	Dr. Liniger	Courtepin (Freiburg)	Sämtliche Arbeiten zu einem Anbau für ein zweites Schulzimmer und eine Lehrerwohnung in Courtepin.