

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 63/64 (1914)  
**Heft:** 2

**Nachruf:** Meier, Robert

#### **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:** 20.02.2026

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

Die 3,1 m breite, 3,1 m tiefe und 2,6 m hohe Kabine bietet Platz für 30 Personen (Abb. 2 und 4). Ihr Gestell ist an zwei Seilen mit zehnfacher Sicherheit aufgehängt und läuft mittels vier Stahlrollen mit Hartgummikranz auf zwei an den Längswänden des Tunnels befestigte, gleichzeitig als Lauf- und Führungs-schienen dienenden I-Eisen. Eine in gleicher Weise wie bei den normalen Personenaufzügen wirkende Fangvorrichtung klemmt die Kabine zwischen den Schienen fest, sobald ein Seil reisst oder schlaff wird. Gleichzeitig bewirkt eine Vorrichtung an der Winde die sofortige Unterbrechung der Stromzufuhr und Bremsung der Winde. Zur Führung der Kabine dienen Stahlbacken, die an zwei seitlich an den I-Eisen angeschraubten Holzbahnen gleiten, wodurch ein ruhiges, angenehmes Fahren gewährleistet ist. Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 1 m/sec.

Die Seile sind über den Antriebsmechanismus in der oberen Station mit dem Gegengewicht verbunden, das im Schacht besonders geführt wird. Dieses Gewicht balanziert das Kabinengewicht und etwa die halbe Nutzlast aus. Es ist als niedrigerer, mit Eisenstücken beladener Wagen ausgebildet und läuft auf einem eigenen Geleise unterhalb der Kabinenfahrbahn. In diesem Geleise sind in Abständen von etwa 15 m Tragrollen für die Gegengewichtsseile eingebaut; die Kabinenseile hingegen hängen frei durch.

Die Aufzugwinde ist eine Schneckenradwinde mit Aussenübersetzung. Die elastische Kupplung zwischen Schnecke und Motor ist als Schwungrad ausgebildet, was für ein sanftes Anfahren vorteilhaft ist. Auf den Kupplungsscheiben sitzt eine kräftig gebaute, durch zwei Federn angezogene Doppelbackenbremse in Stahlguss mit Lederfütterung. Diese wird durch einen mit dem Hauptmotor parallel geschalteten Servomotor gelüftet, wenn der Hauptmotor unter Strom steht. Jeder Stromunterbruch bewirkt demnach ein Inkraftsetzen der Bremse. Ein Pfeilrädergetriebe überträgt die Bewegung auf die mit gedrehten Rillen versehene Trommel. Zum Antrieb der Winde dient ein Drehstrommotor von 43 PS-Leistung bei 500 Volt, der mit einem automatischen Anlasser ausgerüstet ist.

Da die Mitnahme der Seile durch Reibungsschluss erfolgt, sind diese mit Hilfe einer zweiten Seiltrommel zweimal um die Antriebs scheibe geführt. Um die Seilabnutzung klein zu halten, ist dabei die Seilablenkung stets im selben Sinne durchgeführt.

Die Steuerung und Ingangsetzung des Aufzuges erfolgt durch den Führer in der Kabine; im Maschinenraum selbst ist kein Personal. Die zu diesem Zweck nötigen Zuleitungsdrähte sind gemeinsam mit denjenigen für die Beleuchtung und das Telefon blank neben den Schienen des Gegengewichtswagen verlegt; an der Kabine angebrachte Rollenkontakte besorgen die Stromabnahme. Durch den Steuerschalter wird ein Servomotor eingeschaltet, der den Motorschalter und den Anlasser betätigt.

Bevor die Steuerung in Funktion treten kann, müssen vorerst alle Schachttüren, sowie die Kabinetturen geschlossen sein. Umgekehrt können die Schachttüren nur geöffnet werden, wenn der Förderwagen vor diesen steht.

Beim Ueberfahren der Haltestellen wird durch ein Planetengetriebe, das von der Seiltrommelwelle getrieben wird, der auf dem Trommelwellenlager sitzende Endausschalter betätigt und so der Motor vom Netz abschaltet. Das Gleiche bewirkt, zum Schutz der Motoren, ein Minimalrelais, wenn aus irgend einer Ursache der Strom ausbleibt.

Im Notfall kann der Aufzug auch von Hand betrieben werden; eine im Tunnel angebrachte Steigleiter gestattet im Fall einer Betriebsstörung und bei der Revision auf die nächste Ausgangsstation zu gelangen. Außerdem sind die Kabine, die beiden Stationen und das etwa 280 m entfernte Hotel parallel durch eine Telephonleitung verbunden.

Die ganze Anlage hat sich bestens bewährt. Vom 24. Mai 1913 bis zur Betriebseinstellung am 12. November 1913 wurden über 15000 Hin- und Rückfahrten ausgeführt.

Der mittlere Stromverbrauch für eine Fahrt beträgt kaum 300 Wattstunden, die Fahrdauer 1 Minute 40 Sekunden. Ein Mann, der in

der Kabine immer mitfährt, besorgt den ganzen Betrieb.

Der mechanisch-elektrische Teil wurde von der *Aufzüge- und Räderfabrik Seebach* erstellt; *Frutiger, Lüthi & Lanzrein* führten den Bau als Generalunternehmer aus.

### † Robert Meier.

(Ein Portrait folgt in der nächsten Nummer.)

Am letzten Dienstag wurde unter grosser Beteiligung der technischen Kreise aus allen Gauen des Schweizerlandes und auch von deutschen Freunden unser am 4. d. M. durch einen Herzschlag dahingeraffter Kollege, Ingenieur Robert Meier, Direktor der von Rollschen Eisenwerke in Gerlafingen zur letzten Ruhe bestattet. Nachdem ihn am Freitag rheumatische Herzschmerzen zu Hause gehalten hatten, trat er am Samstag zur gewohnten Tätigkeit wieder an und arbeitete auf seinem Bureau bis um 4 Uhr. Heimgekehrt setzte er sich zum Abendessen hin, als unvermittelt und schmerzlos der Tod an ihn herantrat. Mitten aus der vollen Arbeit durfte er zur Ruhe eingehen. Umso grösser war der Schmerz für seine Angehörigen, denen er ein treubesorgter Gatte und Vater war, für seine Mitarbeiter und für die ganze Arbeiterschaft der von Rollschen Werke, deren Seele Meier gewesen ist, sowie für die grosse Zahl von Freunden, die sein leutseliges, stets hilfsbereites und aufrichtiges Wesen ihm erworben hatte.

Robert Meier hat ein Alter von nur 64 Jahren erreicht. Er wurde am 25. Dezember 1850 zu Bärschwil im Kanton Solothurn geboren. Dort wuchs er in sehr bescheidenen Verhältnissen heran, woraus sich das besondere Verständnis für die Bedürfnisse und Geschickte seiner Arbeiter erklären mag, das ihm eigen gewesen ist.

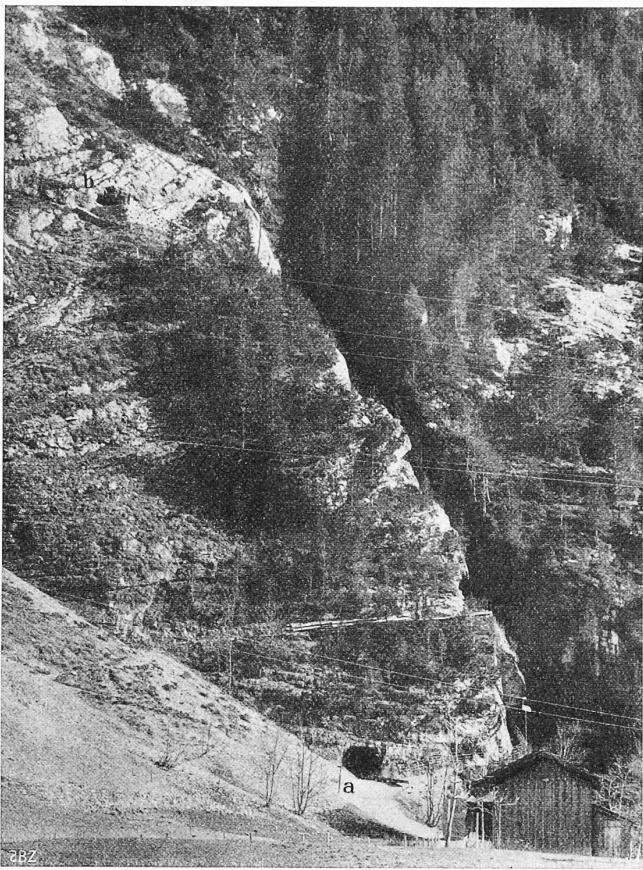


Abb. 1. Ansicht des unteren (a) und des oberen (b) Stollenzugangs zum Bergaufzug am Trümmelbach-Fall.

Noch nicht 17jährig, bestand der begabte und strebsame Jüngling im Jahre 1867 die Maturitätsprüfung an der Kantonsschule in Solothurn mit Auszeichnung; er bezog im Herbste des gleichen Jahres die Eidg. Technische Hochschule, an deren Maschineningenieur-Abteilung er im Sommer 1870 das Diplom erwarb. Seine Lehrjahre trat er 1871 bei Hünerwadel und Ramsler in Biel an. Im Jahr 1872 arbeitete er bei L. A. Riedinger in Augsburg und beim Hörder Bergwerks- und Hüttenverein in Hörde, 1873 auf der Brücken- und Maschinenbau-Abteilung der Dortmunder Hütte und von 1874 bis 1878 im Maschinen-Importhaus Robert Schmiedlin in Augsburg, wo er längere Zeit auch Arbeiten auf dem kaufmännischen Bureau besorgte. Bei dem Vertriebe englischer Maschinen für dieses Haus erweckte Meier die Aufmerksamkeit schweizerischer Industrieller, die seine aussergewöhnliche Beherrschung des Maschinenbaues erkannten, und auf Antrag von Direktor Kinzelbach berief ihn der Verwaltungsrat der von Rollschen Werke im Jahre 1879 als Direktor seiner Eisengiesserei in der Clus. Die Erzgewinnung aus den Eisengruben des Tales war zurückgegangen und neue Arbeitszweige waren schwer zu finden, sodass sich die Gesellschaft sogar mit dem Gedanken trug, jenes Werk ganz zu schliessen. Meier hat die ihm gestellte schwierige Aufgabe mit dem ihm eigenen Verständnis und Fachkenntnis angefasst und dank seiner ungewöhnlichen Arbeitskraft glänzend gelöst. In den 14 Jahren von 1879 bis 1893, während denen er dem Werke in der Clus vorstand, hat sich die Anzahl der darin beschäftigten Arbeiter wieder von 70 auf 900 gehoben, ein Erfolg, der ganz der einsichtigen, die Fabrikation bis ins letzte Detail verfolgenden, technischen Leitung, der Hand in Hand damit gehenden kaufmännischen Rührigkeit und dem Geschick von Direktor Meier zu danken war.

Als 1893 Direktor Kinzelbach in Gerlafingen starb, war Meier sein gegebener Nachfolger. Die Gesellschaft berief ihn als Mitglied der Generaldirektion zum obersten technischen Leiter ihrer sämtlichen Werke, der Walz- und Hammerwerke *Gerlafingen*, der Giesserei und mechanische Werkstätten *Clus*, der Hochofen, Giesserei und Zementfabrik *Choidez*, der Giesserei *Olten*, der Giesserei und mech. Werkstätte *Rondel bei Delsberg*, zu denen 1894 die Giesserei und Konstruktionswerkstätte *Bern* hinzugekommen ist. Die dadurch gewaltig vermehrte Arbeitslast zu tragen, war nur einem Manne wie Robert Meier möglich, dessen Scharfblick keine Einzelheit in jedem der Betriebe entging, dessen unverwüstliche Arbeitskraft es ihm ermöglichte, bei allen wichtigen Fragen aus eigener Erkenntnis das entscheidende Wort zu sprechen und seine Mitarbeiter, sowie die Leiter der einzelnen Werke mit gleicher Arbeitslust zu erfüllen und den gleichen Geist gewissenhaftester Pflichterfüllung im Innern der Betriebe, sowie im Verkehr mit der Kundschaft in allen den Werken hochzuhalten. Der erzielte Erfolg kommt neben dem ungeteilten Vertrauen, dessen sich die von Roll'schen Werke erfreuen, im steten Gedeihen und Anwachsen des Unternehmens zum Ausdruck: In den sämtlichen Werken ist von 1893 bis 1913 die Zahl der darin beschäftigten Arbeiter und Angestellten von 2150 auf 4600, die Menge der verkauften Erzeugnisse (ausschliesslich Roheisen) von jährlich 35 300 t auf 102 000 t gestiegen. In sprechender Weise wurden die Leistungen auf den Gebieten, die von den unter Meiers Oberleitung gestandenen Werken gepflegt werden und von denen wir häufig auch in der „Schweiz. Bauzeitung“ Proben vorführen konnten, durch deren Beteiligung an der Landesausstellung in den Gruppen 8, 19, 31, 32, 34, 35, 36, 37 und 47 zur Darstellung gebracht.

Auf politischem Gebiete ist Meier nicht hervorgetreten; dafür ist sein Wirken auf sozialem Boden und dadurch, dass er, auf seine Kenntnis der Verhältnisse gestützt, immer bereit war, in wichtigen Fragen mitzuberaten, um so fruchtbare gewesen. Was Fürsorge für Arbeiter und Angestellte anbetrifft, stehen die von Roll'schen Werke in jeder Beziehung in der ersten Linie da, und Meier hat persönlich auch für den letzten seiner Arbeiter immer Zeit zu Raterteilung und, wo es nötig war, auch eine offene Hand gehabt. In Fragen der Armenfürsorge und namentlich auch der Schulbildung war er zur Mithilfe stets zu finden. In Fachvereinen, so namentlich im Verein schweiz. Maschinenindustrieller, dessen Vorstand er seit vielen Jahren angehörte, wurde sein Wort in allen wichtigen Fragen, namentlich bei Beratung von Zoll- und Verkehrsfragen, von Gesetzgebung auf sozialem Gebiet usw. immer gerne gehört. Auch bei Vorberatung des neuen Fabrikgesetzes hat er den dafür eingesetzten eidg. Kommissionen seine auf gereifte Erfahrung gegründeten Anschauungen gerne zur Verfügung gestellt. Nichts lag ihm mehr

am Herzen, als den Frieden auf sozialem Gebiete zu fördern und nichts konnte ihn mehr empören, als wenn Unverständnis diesen stören wollte.

An Meiers Grab haben der Präsident des Verwaltungsrates, für diesen, sein Kollege in der Generaldirektion namens seiner Mitarbeiter, sowie ein Vertreter der Arbeiterschaft in schlichter und erhebender Weise dem Heimgegangenen ihren Dank und ihre herzliche Anerkennung ausgesprochen. Auch bei denen, die beruflich nicht mit ihm zu verkehren hatten, wie bei unsrern Mitgliedern der G. e. P., die bei ihren Versammlungen mehrfach gastlich in Gerlingen empfangen wurden, wird das freundliche Andenken an den hervorragenden Mann und Kollegen, der nach Verrichtung einer segensreichen, weit über das Mass des gewöhnlichen hinausgehenden Arbeit nun zur Ruhe eingegangen ist, Zeit ihres Lebens fortdauern.

## Miscellanea.

## Hauenstein-Basistunnel. Monatsausweis Juni 1914.

	Tunnellänge 8135 m	Südseite	Nordseite	Total
<b>Sohlenstollen:</b>	Fortschritt im Juni . . . m	232,7	—	232,7
	Mittlerer Tagesfortschritt m	8,6	—	8,6
	Länge am 30. Juni . . . m	5787,9	2269,0	8056,0
	In % der Tunnellänge . %	71,1	28,0	99,1
<b>Firststollen:</b>	Fortschritt im Juni . . . m	254,0	116,0	370,0
	Länge am 30. Juni . . . m	5098,0	2024,0	7122,0
<b>Vollausbruch:</b>	Fortschritt im Juni . . . m	200,0	180,0	380,0
	Länge am 30. Juni . . . m	4754,0	1848,0	6602,0
<b>Mauerwerk:</b>	Widerlagerlänge am 30. Juni m	4646,0	1724,0	6370,0
	Gewölbelängen am 30. Juni m	4548,0	1620,0	6168,0
<b>Wassermenge am Portal . . . . .</b>	l/sec	84,0	5,1	—
<b>Gesteinstemperatur vor Ort . . . . .</b>	°C	14,5	13,0	—
<b>Lufttemperatur vor Ort . . . . .</b>	°C	18,6	13,5	—
<b>Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:</b>				
Im Tunnel . . . . .		932	359	1291
Ausserhalb des Tunnels . . . . .		238	41	279
Auf offener Strecke . . . . .		—	273	273
Im Ganzen . . . . .		1170	673	1843

Südseite. Der Sohlenstollen durchfuhr ausschliesslich untern Hauptrogenstein. Die Schichten fallen mit 8 bis 12° südlich ein. Das Gebirge war standfest. Es wurden zwei Quellen angeschlagen; im übrigen ist der Stollen ziemlich trocken.

*Nordseite.* Der Vortrieb blieb eingestellt.

Schacht bei Zeglingen, 3591 m vom Nordportal. Ausgemauert waren am 30. Juni 58 m.

Nach dem Stand des Vortriebs bei Redaktionsschluss war der Durchschlag auf den Vormittag des 10. Juli zu erwarten und zwar rund 5867 m ab Südportal, 2268 m ab Nordportal und 462 m südlich des Scheitelpunkts. Zur offiziellen Durchschlagsfeier hat die Unternehmung Julius Berger A.-G. auf den 18. Juli eingeladen. Da auf der Nordseite der Vortrieb schon seit Mitte März des im Gegengefälle störenden Wasserandranges wegen eingestellt worden ist, wird dem eigentlichen Durchschlag vorangehend das gesammelte Wasser nach der Südseite zu abgelassen werden müssen. Wir hoffen unsern Lesern in nächster Nummer mit der Mitteilung des vollzogenen Durchschlags eine Skizze der Durchschlagsstelle bieten zu können.

## Grenchenbergtunnel. Monatsausweis Juni 1914.

Grenzenbergbau am Monatsende Juny 1911.		Nordseite	Südseite	Total
Tunnellänge 8530 m				
Sohlenstollen: Monatsleistung . . . . .	m	212	257	469
Länge am 30. Juni . . . . .	m	4247	3703	7950
Vollausbruch: Monatsleistung . . . . .	m	67	177	244
Länge am 30. Juni . . . . .	m	3703	2869	6572
Mittlere Arbeiterzahl im Tag:				
Ausserhalb des Tunnels . . . . .		167	206	373
Im Tunnel . . . . .		418	742	1160

Im Tunnel . . . . .	418	742	1160	
Im Ganzen . . . . .	585	948	1533	
Gesteinstemperatur vor Ort . . . . .	°C	11,2	18,8	—
Am Portal ausfliessende Wassermenge l/sec.	200	429	—	
Nordseite. Der Richtstollen lag im Kimmeridge-Kalk. Es wurde an allen 30 Tagen des Monats gebohrt.				

*Südseite.* Die vom Richtstollen durchfahrene Strecke gehört dem Malm und Dogger an. Auch hier erlitt die Arbeit während des ganzen Monates keinen Unterbruch.