Briquet, William

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **75/76 (1920)**

Heft 16

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

bis heute untersuchte Gebiet von rund 400 *ha* wohl zu 22 Millionen Tonnen angenommen werden. Dazu kommt noch ein mindestens so grosses Gebiet, das noch nicht untersucht worden ist, auf dem aber das Flöz voraussichtlich noch abbauwürdig sein wird. Im übrigen verweisen wir auf die auf Seite 247 letzten Bandes (29. Mai 1920) unter „Literatur" angekündigte Broschüre von Ing. *H. Fehlmann*: „Ist die Erzeugung von grössern Mengen Roheisen in der Schweiz möglich?", sowie, was das Historische der Eisenbergwerke im Fricktal anbetrifft, auf den Aufsatz des verstorbenen Ingenieur *A. Trautweiler* „Aargauische und schweizerische Eisenproduktion in Vergangenheit und Zukunft" in Band LXVIII, Seite 199 ff. (Oktober-November 1916).

Wenn man bedenkt, dass die Gesamteinfuhr der Schweiz an Roheisen und Halbfabrikaten vor dem Kriege gegen 300 000 *t* betrug, dass 15 bis 22 Mill. *t* oolitischen Erzen im Fricktal 5 bis 7 Mill. *t* Roheisen entsprechen, so kann man den Wert dieses Lagers für die schweizerische Volkswirtschaft ermessen. Unter der Voraussetzung der jährlichen Verhüttung von 300 000 *t* Erz würde das Lager während mindestens 50 bis 70 Jahren etwa $^1/_3$ des der Vorkriegszeit entsprechenden schweizerischen Eisenverbrauches decken können. Die Wirtschaftlichkeit bezw. Konkurrenzfähigkeit der Verhüttung, die natürlich im Elektro-Hochofen erfolgen würde, hängt in erster Linie von dem Preis der elektrischen Energie ab, der unter den gegenwärtigen Verhältnissen 1,5 Cts./*kWh* als Mittelwert nicht überschreiten darf. Da der Elektro-Hochofen, im Gegensatz zu den Kohle-Hochöfen, ohne Schaden zeitweise abgestellt werden kann, wird bis zu einem gewissen Umfang die vorzugsweise Benützung von Sommer-Abfallenergie möglich sein.

Sowohl Ingenieur Wohler, als Geolog Dr. *Amsler*, der dessen Ausführungen durch Mitteilungen über die geologische Beschaffenheit des Geländes ergänzte und in liebenswürdiger Weise seine schöne Sammlung von Fossilien vorführte, die anlässlich des Stollenvortriebs im Erzlager vorgefunden wurden, sei auch hier der Dank der Teilnehmer ausgesprochen.

Seit einigen Monaten sind die Untersuchungen zu einem vorläufigen Abschluss gelangt. Für das Einleiten der Ausbeutung des Lagers wird gegenwärtig der Entscheid der eidg. Räte inbezug auf die nachgesuchte Beteiligung des Bundes abgewartet. *G. Z.*

Simplon-Tunnel II. *Monats-Ausweis September 1920.*

Tunnellänge 19 825 *m*		Südseite	Nordseite	Total
Firststollen: Monatsleistung . . . . *m*		134	—	134
Stand am 30. September *m*		9465	8781	18246
Vollausbruch: Monatsleistung . . . . *m*		110	—	110
Stand am 30. September *m*		9398	8781	18179
Widerlager: Monatsleistung . . . . *m*		74	—	74
Stand am 30. September *m*		9258	8781	18039
Gewölbe: Monatsleistung . . . . *m*		94	—	94
Stand am 30. September *m*		9245	8781	18026
Tunnel vollendet am 30. September . . *m*		9245	8781	18026
In % der Tunnellänge . %		46,6	44,3	90,9
Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:				
Im Tunnel		248	—	248
Im Freien		—	173	173
Im Ganzen		248	173	421

Während des Monats September wurde, mit durchschnittlich 18 Bohrhämmern im Betrieb, an 26 Tagen gearbeitet.

Städtische Schulhausbauten in Nürnberg. Ueber neuzeitliche Schulhausbauten in Nürnberg berichtet „Der Baumeister" in Heft 8/9 vom August/September 1920. Zur Darstellung gelangen: das Schulhaus am Bielingplatz, ein stattlicher viergeschossiger Bau mit rund 70 *m* Hauptfront und zwei schräggestellten Flügeln mit je 30 *m* Strassenfront, der u. a. 30 Schulsäle von je 65 m^2 und fünf von je 84 m^2 Grundfläche enthält; das Schulhaus an der Heimburgstrasse in Nürnberg-Mögeldorf mit 29 Sälen von je 65 m^2 Flächenraum; die Handelsschule für Mädchen an der Ecke Nunnenbeckstrasse mit 18 Lehrzimmern, und das Schulhaus am Paniersplatz mit 14 Lehrsälen. Alle diese Bauten sind durch das städt. Hochbauamt entworfen und ausgeführt worden, und zwar die drei ersten unter der Leitung des Abteilungsvorstandes Baurat *Georg Kuch*, die zuletztgenannte unter jener des Abteilungsvorstandes Baurat *H. Wallraff*.

Schwere Schnellzuglokomotive der Sächsischen Staatsbahnen. Eine neue Schnellzug-Dampflokomotive, die wohl die leistungsfähigste Schnellzuglokomotive Europas sein dürfte, ist aus den Werkstätten der Sächsischen Maschinenfabrik vorm. Rich. Hartmann A. G. in Chemnitz hervorgegangen. Es handelt sich um eine 1D1-Vierzylinder-Verbund-Heissdampf-Maschine, die nach „Glasers Annalen" vom 15. August 1920 die folgenden Hauptdaten aufweist: Zylinderdurchmesser für Hochdruck 480 *mm*, für Niederdruck 720 *mm*, Kolbenhub 630 *mm*, Triebrad-Durchmesser 1905 *mm*, Laufrad-Durchmesser 1065 und 1260 *mm*, fester Radstand 6000 *mm*, totaler Radstand 11 650 *mm*, Länge über Puffer 14285 *mm*, Gesamtheizfläche 300,6 m^2, wovon 74 m^2 auf den Ueberhitzer entfallen, Rostfläche 4,5 m^2, Dampfdruck 15 *at*, Leergewicht 90 *t*, Dienstgewicht 100 *t*, Adhäsionsgewicht 68 *t*, Zugkraft am Haken 11 400 *kg*.

WILLIAM BRIQUET
Ingénieur
18 juin 1862 — 3 sept. 1920

Nekrologie.

† **William Briquet.** Fils d'Emile Briquet, ingénieur diplômé de l'Ecole Centrale de Paris, William Briquet, après être sorti de l'Ecole Polytechnique de Zurich en 1887, entra comme ingénieur à la Société alsacienne de Constructions mécaniques à Mulhouse, puis à Belfort. En 1890, il passa à la Maison Pillet & Schmid à Paris, puis commença pour lui sa vie de voyages dans les pays les plus divers, où, à côté de sa science et de sa belle intelligence, un don exceptionnel pour les langues — il parlait ou comprenait une quinzaine d'idiomes — lui facilita considérablement ses différentes missions, dont voici un bref aperçu: De 1891 à 1893, aux chemins de fer de l'Etat roumain; jusqu'en 1895, à la ligne de Salonique à Constantinople; en 1896, à la Compagnie des chemins de fer Orientaux; en 1897, à la ligne de Smyrne à Cassaba; en 1898, au chemin de fer de Sfax à Gafsa (Tunisie); de 1899 à 1900, au chemin de fer de Djibouti à Addis-Abeba (Abyssinie). Rentré en Europe, il s'occupe d'études d'adduction d'eau en Italie, mais spécialiste en matière de chemins de fer, et devenu en quelque sorte ingénieur colonial, la nostalgie des pays neufs le reprend; et il recommence ses pérégrinations: En 1901, chef du service technique pour la ligne de Rayak à Hama (Syrie); de 1902 à 1909, au Yunnan, pour la construction des chemins de fer Indo-chinois; ensuite, reconnaissance de la ligne de Samsoun à Sivas (Anatolie); en 1910, ingénieur en chef de la construction de la ligne de Dirré-Daouah à Addis-Abeba (Abyssinie): en 1911, chargé d'études du réseau de la Mer Noire, (Trébizonde-Erzeroum), puis de chemins de fer en Albanie (projet Danube-Adriatique), mais la guerre balkanique l'obligea bientôt à cesser ses travaux. Rembarqué pour la Chine en 1913, comme ingénieur en chef de la ligne de Loung-Haï, la guerre mondiale vient à son tour interrompre son activité. Briquet revient alors en Suisse, toujours en parfaite santé, puis en 1915, il repart pour Tiflis, étudier l'adduction d'eau pour forces motrices; de janvier 1916 à août 1919, il est à Gagry (Caucase russe) comme directeur de la Société pour la construction des tunnels de la ligne de la Mer Noire. Pressé par sa Société de rentrer en Europe, Briquet, fidèle à son devoir, ne veut pas quitter son poste, malgré le danger; mais le typhus, suivi de complications, a raison de cette énergie indomptable; un contre-torpilleur anglais le ramène à Batoum; de là il rentre en Europe, subit une opération à Paris, puis en novembre 1919, revient dans sa chère Genève, dans un

état de santé si précaire, que son rétablissement n'est malheureusement plus possible. Malgré les soins prodigués par sa famille, et après d'épouvantables souffrances, stoïquement supportées, il s'éteint paisiblement, le 3 septembre 1920, enlevé trop tôt à l'affection des siens et de ses nombreux amis.

William Briquet laisse le plus bel exemple de travail, d'énergie et d'endurance; peu de nos collègues ont eu une vie si active et si féconde; partout où il a passé, il a porté bien haut et loin le bon renom de notre Ecole Polytechnique fédérale.

H. L. E.

Konkurrenzen.

Protestantische Kirche in Châtelard-Montreux (Bd. LXXV, Seite 246). Zu diesem, allen in der Schweiz niedergelassenen schweizerischen Architekten offenen Wettbewerb sind insgesamt 66 Entwürfe eingereicht worden. Das Preisgericht ist am 13. d. M. zu deren Beurteilung zusammengetreten.

Literatur.

Die Energieverteilung für elektrische Bahnen. Zweiter Band von: *Die Maschinenlehre der elektrischen Zugförderung*, eine Einführung für Studierende und Ingenieure von Dr. *W. Kummer*, Ingenieur, Professor an der Eidgen. Technischen Hochschule in Zürich. 158 Textseiten, 62 Abbildungen. Berlin 1920. Verlag von Julius Springer. Preis geb. 22 M.

Zeugte schon der I. Band, „Die Ausrüstung der elektrischen Fahrzeuge", von der durchdringenden wissenschaftlichen Beherrschung des Stoffes in theoretischer und praktischer Beziehung, so zeugt nun der II. Band „Die Energieverteilung für elektrische Bahnen" auch noch von einer auffallenden Geschicklichkeit, den heute sehr umfangreich und mannigfaltig gewordenen Stoff dem verfolgten Zwecke entsprechend zu behandeln. War der I. Band der Ausrüstung der elektrischen Fahrzeuge gewidmet, so werden in dem II. Bande im wesentlichen die ortsfesten elektrischen Einrichtungen elektrischer Bahnen behandelt. Die sechs Kapitel sind: Die allgemeinen Grundlagen der Energieübertragung für elektrische Bahnen (Abschnitt 8: Die Energieübertragung für elektrische Bahnen im Lichte von Koeffizienten der virtuellen Länge); Die Arbeitsweise der Leitungen elektrischer Bahnen (Abschnitte 4 und 5: Die Beeinflussung von Schwachstromleitungen durch Fahrleitungen und Fernleitungen, bezw. die Ueberspannungserscheinungen in den Leitungen elektrischer Bahnen); Der Wechselstromtransformator im Bahnbetrieb (Abschnitt 5: Besondere Transformatoren für elektrische Bahnen, nämlich Autotransformatoren und Reguliertransformatoren, auch für Fahrzeuge); Die Umformermaschinen und -Apparate im Bahnbetrieb (Gleichstromtransformator auf Fahrzeugen, Einanker-Umformer, Quecksilberdampf-Gleichrichter); Der stationäre Bleiakkumulator im Bahnbetrieb (Pufferung, besondere Anwendungen); Der elektrische Generator im Bahnbetrieb (Abschnitt 5: Die Betriebsicherheit des Bahngenerators).

Die Darstellung beschränkt sich auf das Wesen der Einrichtungen und ihrer Teile, ihr elektrisches und wirtschaftliches Verhalten; das Konstruktive der Ausführung liegt ausserhalb des Rahmens der Maschinenlehre. Dass Formeln und sogar Ableitungen solcher im zweiten Bande so wenig fehlen wie im ersten Bande, wird nur solche Leser nicht freuen, welche die langen Sätze, die es an Stelle der Formeln brauchte, auch nicht lesen würden. Der Verfasser schreibt für den mathematisch einigermassen gebildeten Ingenieur und den vor Formeln nicht mehr scheuenden Studierenden. Diese werden finden, dass sich in dem vorliegenden Buche Worte und Formeln, Sätze und Gleichungen zu erschöpfendem, klarem und knappem Ausdruck vereinigen. Ausser sehr vielen häufig gebrauchten Gleichungen enthält das Buch eine Fülle brauchbarer bestimmter Zahlenwerte von Grössen und Verhältnissen. Es erfüllt überhaupt keineswegs bloss den Zweck der „Einführung" von Studierenden und Ingenieuren in das Gebiet, sondern wird den bereits eingeführten Ingenieuren ein höchst willkommenes Nachschlagebuch und ein nützlicher Leitfaden zur Instruierung Anderer sein. Ensprechend seiner Entstehung hat das Buch einen grossen Wert als Lehrmittel und Kompendium. Die Fachleute können dem Verfasser für diese Gabe dankbar sein. Jeder sollte es zur Hand und in seinem Bureau haben. *E. Huber-Stockar.*

Illustrierte Technische Wörterbücher in sechs Sprachen (Deutsch, Englisch, Französisch, Russisch, Italienisch, Spanisch). Unter Mitwirkung hervorragender Fachleute des In- und Auslandes herausgegeben von *Alfred Schlomann*. Band 13: **Baukonstruktionen.** Mit rund 2600 Abb. und Formeln. München und Berlin 1920. Verlag von R. Oldenbourg. Preis geb. 30 M.

Der vorliegende dreizehnte Band der bekannten Schlomann-Oldenbourg (früher Deinhardt-Schlomann) Wörterbücher, der bereits im Jahre 1910 in Angriff genommen worden ist, sollte ursprünglich das gesamte Gebiet des Bauwesens umfassen. Wegen der Schwierigkeiten, die sich infolge des Krieges seiner Fertigstellung entgegenstellten, musste aber von diesem Vorhaben abgegangen werden. Der Inhalt beschränkt sich nunmehr, ausser den die theoretischen Begriffe betreffenden Kapiteln *Mathematik* und *Mechanik* und einem solchen über *Baustoffe* auf die folgenden Gebiete: *Grundbau, Steinbau, Holzbau, Eisenbau* und *Brückenbau*. Zwei weitere Kapitel betreffen die *Vorbereitung und Leitung von Brückenbauten*, sowie *besondere Bauten* (Gewächshäuser, Baracken, Luftschiffhallen, Wolkenkratzer). Von einer Berücksichtigung des Strassenbaues, des Kanalbaues, des Hafenbaues und des Wohnungsbaues musste dagegen für diesen Band abgesehen werden. Umso ausführlicher ist dafür das Gebotene behandelt. Das Fehlen des *Eisenbetonbaues* lässt sich dadurch erklären, dass darüber bereits ein besonderer Band herausgegeben worden ist (Band VIII, erschienen im Jahre 1910).

Die Richtlinien, nach denen die vorangegangenen zwölf Bände bearbeitet wurden, sind auch für den vorliegenden in Geltung geblieben. Einer andern Empfehlung bedürfen die in technischen Kreisen weit verbreiteten Schlomann'schen Wörterbücher ja nicht mehr.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.
(Die Preise mancher Werke sind veränderlichen Teuerungszuschlägen unterworfen!)

Lehrbuch des Hochbaues. Herausgegeben von *Esselborn*. Zweite, stark vermehrte Auflage. Zwei Bände. Mit 2641 Abbildungen und ausführlichem Sachregister. Zweiter Band: Die Elemente der Baukunst. Bauformenlehre. Der Gewölbebau. Decke und Dach. Das Ornament. Der Wohnbau. Die Innenarchitektur. Das deutsche Wohnhaus. Oeffentliche Bauten. Bearbeitet von *Josef Durm*, Geheimrat und Professor an der Technischen Hochschule zu Karlsruhe. Leipzig 1920. Verlag von Wilhelm Engelmann. Preis geh. 50 M., geb. 58 M.

Lehrbuch des Tiefbaues. Herausgegeben von *Esselborn*. Fünfte Auflage. Zweiter Band: Brückenbau. Wasserversorgung und Entwässerung der Städte. Kanal- und Flussbau. Seebau. Landwirtschaftlicher Wasserbau. Bearbeitet von *A. Braubach, O. Franzius, Th. Landsberg, J. Spöttle, Ph. Völker*. Mit 1234 Abbildungen und ausführlichem Sachregister. Leipzig 1920. Verlag von Wilhelm Engelmann. Preis geh. 48 M., geb. 56 M.

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

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender
der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich

Maschineningenieur-Gruppe Zürich der G. e. P.

Die zuerst auf den darauffolgenden Sonntag vorgesehene *Besichtigung des Kraftwerkes Eglisau*
findet am *Samstag den 23. Oktober 1920* statt.

Abfahrt von Zürich	12^{15}	Zweidlen ab	15^{26} [1]
„ „ Oerlikon	12^{25}	Eglisau an	15^{40}
(Umsteigen in *Eglisau*,		Daselbst gemütlicher Hock	
nicht in Bülach!)		Eglisau ab	16^{34} 19^{06}
Zweidlen an	13^{18}	Zürich an	17^{32} 20^{02}

[1]) Eventuell später zu Fuss, wenn kein Zirkulationsverbot wegen der Maul- und Klauenseuche besteht und das Wetter es erlaubt.

Der Gruppen-Ausschuss.

Stellenvermittlung.

Französische Gesellschaft *sucht Vermessungs-Ingenieur* für ein Kohlenbergwerk in der Türkei. (2261)

Gesucht nach dem Oberelsass *Architekt* mit Praxis im Veranschlagen und Abrechnen. (2262)

Auskunft erteilt kostenlos *Das Bureau der G. e. P.*
Dianastrasse 5, Zürich 2.