

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 91/92 (1928)  
**Heft:** 5

**Nachruf:** Potterat, Louis

### **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:** 14.01.2026

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

Federung des Getriebes sind grundsätzlich die gleichen geblieben, im besondern sind die Zähne wieder radial vertieft.

Bei vollem Dampfdruck und einer Fahrgeschwindigkeit von etwa 121 km/h entwickelt diese Maschine 2000 PS. Geschwindigkeiten von über 122 km/h sind effektiv erreicht worden und etwa 130 km/h werden als möglich angegeben. Abgesehen von einer generellen Bemerkung, dass der Kohlenverbrauch dieser Lokomotive trotz ihrer grösseren Zugkraft geringer sei als der einer normalen Express-Lokomotive, finden sich keine Zahlenangaben bezüglich der thermischen Wirtschaftlichkeit. Koe.

### † Louis Potterat.

Wenn ich zur Feder greife, um meinem Freunde Potterat einige Worte der Erinnerung zu widmen, so bin ich mir dessen völlig bewusst, dass es wenig in seinem Sinne gehandelt ist, seiner Lebensarbeit öffentlich zu gedenken. Ich schreibe aber auch nicht für eine Tageszeitung, sondern ich möchte nur in unserem Fachblatte vielen seiner Kollegen die Erinnerung an einen lieben Freund und Kameraden wachhalten, an einen, der unvermutet rasch von uns abgerufen worden ist. Wohl kannten ihn viele und schätzten ihn — aber über sein Leben und seine Arbeiten sind auch gute Bekannte oft nur wenig orientiert. Denn wenn er auch eine gemütliche und anregende Unterhaltung liebte und schätzte, erwähnte er seine eigenen Leistungen nur gelegentlich und nebenbei. So mögen hier einige kurze Angaben über seinen Lebenslauf folgen:

Louis Potterat wurde am 11. Juli 1869 als Sohn des bekannten Oberpferdearztes unserer Armee in Yverdon geboren. Seine Studien schloss er am Eidg. Polytechnikum in Zürich im Jahre 1892 mit dem Diplom als Bauingenieur ab. Bis 1895 blieb er an unserer technischen Hochschule als Assistent und Privatdozent für Eisenbahnwesen, wobei er auch eine Zeit lang Prof. Tetmajer in dessen Vorlesung für Baumechanik vertrat. Dann baute er die Wasserversorgung seiner Heimatstadt Yverdon und später deren Elektrizitätswerk. Von 1899 bis 1900 entstanden unter seiner Leitung die Karbidwerke Gampel, die Karbidwerke in Thusis, jeweils Kraftwerk und Fabrikbau umfassend, und die Zementfabrik Baulmes (Waadt). Bis 1905 war er dann als Bauleiter und Unternehmer mit der Ausführung grosser Hafen- und Eisenbahnbauten in Saïgon (Cochinchina) beschäftigt. Es war eine interessante und in jeder Hinsicht erfolgreiche Zeit, die aber seiner Gesundheit doch zugesetzt haben dürfte und die Ursache von öfters wiederkehrenden Malaria-Anfällen war.

Nach Europa zurückgekehrt, leistete Potterat öfters als Genie- und Generalstabsoffizier Militärdienst, wo er sehr geschätzt war und, wie auch bei seinen technischen Arbeiten, auffallend ruhig und sicher disponierte. 1906/07 folgte der Bau der Nordrampe Frutigen-Kandersteg der Lötschbergbahn, dann der Bau der Eisenbahnlinie Nizza-Cuneo, bei der ein sehr bedeutender Tunnel zu erstellen war. Diese Arbeiten beschäftigten ihn, trotzdem sie längere Zeitepochen stillgelegt waren, auch während des Weltkrieges, und fanden erst später ihren Abschluss. Bei der Mobilmachung der schweiz. Armee wurde ihm, als Oberstleutnant der Genie, der wichtige Posten des Ingenieuroffiziers im Armeestabe übertragen. Hier hat er auch in sehr schwierigen Lagen nie versagt und erwies sich als allen den so sehr verschiedenen Aufgaben, die an ihn herantraten, völlig gewachsen. Mochte es sich um die Vorbereitung grosser Bauarbeiten, mochte es sich um die sehr schwierige Aufgabe der Bereitstellung von Behelfsprengstoffen, um die Konstruktion von Scheinwerfern mit den Mitteln unseres eigenen Landes oder um manches andere handeln, man konnte sich darauf verlassen, dass wenn die Frage durch Potterat studiert worden war, seine betreffenden Vorschläge auch durchführbar waren. Seine vorzügliche allgemeine und

technische Bildung half über viele, oft unüberwindlich scheinende Hindernisse hinweg. So genoss er im Armeestabe volles Zutrauen und hohes Ansehen.

Zu Anfang 1917 wurde Potterat als Nachfolger von Professor Recordon zum Professor für Hochbau an den Abteilungen I, II und III, sowie für Baumechanik und Baustatik an der Architektenschule der Eidgen. Techn. Hochschule gewählt, und fand dort eine seinen Wünschen und Kenntnissen entsprechende, ihn sehr befriedigende

Arbeit. Er wurde auch zum Vorstand der Bauschule ernannt, was wieder beweist, welches Ansehen er genoss und wie sehr man sein reiches allgemeines Wissen, seine Sprachkenntnisse (er beherrschte das Deutsche und das Französische gleich vollkommen) und seinen ruhigen, vornehmen Charakter schätzte. Es blieb ihm da nur wenig Zeit übrig für die von ihm sehr geschätzte Musik.

Im Jahre 1925 wurde er nach Kairo berufen, um die „Königliche Technische Hochschule in Gizah“ zu organisieren. Diese Tätigkeit entsprach seinem Können und fand sein grösstes Interesse; im Frühling 1927 erlebte er die Befriedigung, dass sein Programm und seine Vorschläge durch das ägyptische Parlament genehmigt wurden und Gesetzeskraft erhielten. Schon im Sommer 1927 zwang ihn jedoch eine immer mehr hervortretende Herzkrankheit, sein Amt niederzulegen und auf jede Arbeit zu verzichten. Aber er blieb, auch als die Krankheit fortschritt, stets geduldig und freundlich und interessierte sich bis in die allerletzte Zeit für alles, was man ihm mitteilte.

Nun ist er dahingegangen — ein vornehmer Vertreter unseres Berufes. Alle die ihn kannten, werden dem feingebildeten und lebenswürdigen Kameraden

mit dem reichen allgemeinen Wissen, dem Verständnis für den welschen und deutschen Schweizer und dem stets so taktvollen Auftreten ein ehrenvolles Andenken bewahren. v. Gugelberg.



LOUIS POTTERAT

INGENIEUR

VON 1917 BIS 1925 PROFESSOR  
FÜR HOCHBAU UND ANGEWANDTE MECHANIK  
AN DER EIDGEN. TECHN. HOCHSCHULE

11. Juli 1869

4. Januar 1928

### Mitteilungen.

**Zur Bahnelektrifikation in England.** Wie in andern Ländern, sind auch in England bei den Eisenbahnen die Einnahmen aus dem Güterverkehr stark zurückgegangen. Dies veranlasst die Zeitschrift „Engineering“, in ihrer Nummer vom 14. November 1927 eindringlich die baldige Elektrifikation anzuraten. Im Gegensatz zu andern Ländern ist in England in dieser Richtung wenig getan worden, obwohl alle vier grossen Bahngesellschaften auf einzelnen Strecken die elektrische Traktion bereits eingeführt haben. An erster Stelle steht in dieser Beziehung die Southern Railway, mit vorwiegend Personenverkehr, die Strecken mit insgesamt 360 km Länge elektrifiziert hat und noch weitere in Arbeit hat. Die Great Western Railway hat dagegen nur 15 km elektrifiziert, und zwar gemeinsam mit der Metropolitan Railway, und ebenfalls ausschliesslich für Personenverkehr. Von der London Midland and Scottish Railway sind vier einzelne Strecken von insgesamt 175 km Länge, alle wieder vorwiegend mit Personenverkehr, für elektrische Zugförderung eingerichtet, und bei der London and North-Eastern Railway sind es rund 80 km, von denen ungefähr der dritte Teil dem Erztransport dient. Dass die Elektrifikation in England bisher nicht in ausgedehnterem Masse betrieben wurde, hat einesteils seinen Grund darin, dass die Bahngesellschaften zur Zeit in Bezug auf neue Ausgaben sehr zurückhaltend sind; andernteils rührt es davon her, dass die von der Elektrifikation zu erwartenden Erfolge seinerzeit übertrieben worden waren, was unwillkürlich deren weitere Einführung gebremst hat, obwohl die damit erzielten Ergebnisse überall befriedigend waren. An der am 10. Oktober 1927 abgehaltenen Versammlung des „Institute of Transport“ hat nun deren Vorsitzender die Elektrifikation befürwortet, und zwar *gestützt auf die bei den*