Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 123/124 (1944)
Heft: 3

Nachruf: Keller, A.J.

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

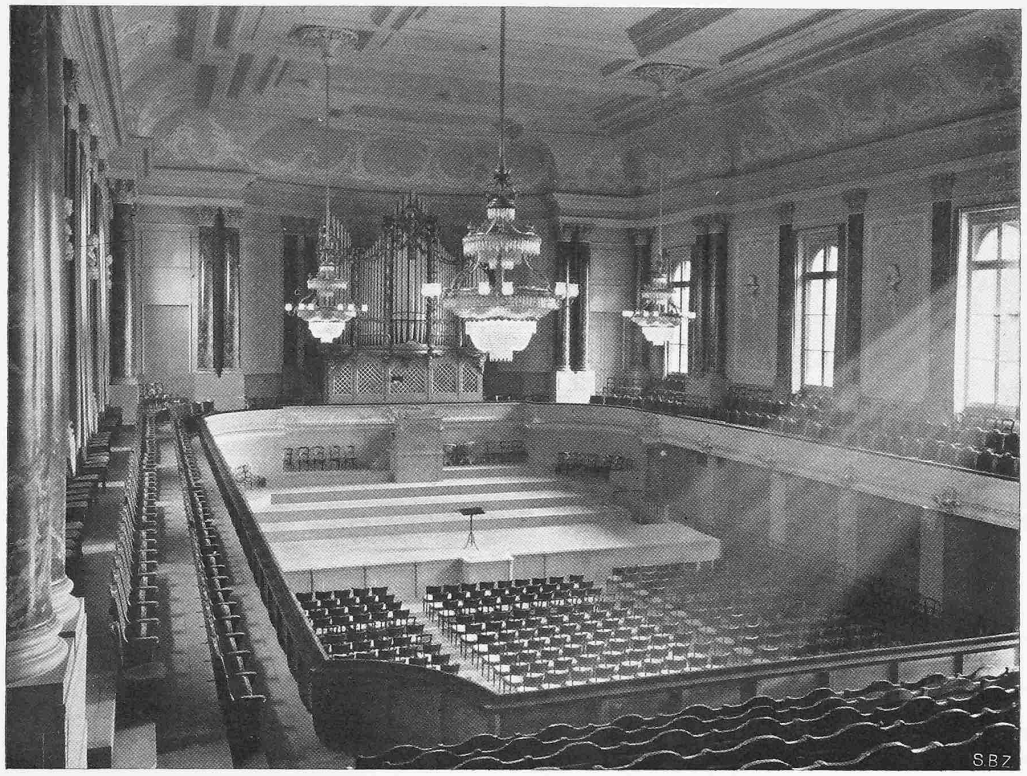

Abb. 26. Der renovierte Grosse Musiksaal, erbaut 1865 durch Arch. J. J. Stehlin d. J.

In einem kleinen Lande ist der Bau von Grossflugzeugen aber völlig unwirtschaftlich. Dies hat Fokker in Holland erfahren; er musste den Bau einstellen und übernahm dafür die Europavertretung der Douglas-Flugzeuge. In der Schweiz hat nicht einmal der Bau von Kleinflugzeugen Erfolg gehabt, besonders weil er seitens der Behörden nicht die nötige Unterstützung erfuhr. In Schweden konnte ein nationaler Flugzeugbau zu wirtschaftlicher Produktion gelangen, weil der Staat seit 1938 eine Abnahmegarantie leistet. Ebenfalls im Jahre 1938 wurde in der Schweiz eine Studiengesellschaft gegründet, der die Schaffung eines schweizerischen Flugzeugwerkes in Stans und 1941 die Aufnahme der Versuchsausführungen daselbst folgte. Es soll ein Flugzeug für den zivilen Zubringerdienst, sowie eine Trainingsmaschine gebaut werden. Auch bei Farner in Grenchen wird ein Schulflugzeug gebaut, wogegen die Pläne von Dornier in Altenrhein noch unbekannt sind. Somit scheint der Anschluss der Schweiz an die Entwicklung des Flugzeugbaues einigermassen gewährleistet zu sein. Das Programm des Zivilflugverkehrs in der Schweiz wird sich ganz auf Anschluss an das Weltflugnetz einstellen müssen. Dabei werden häufige Kurse mit kleineren Maschinen wichtiger sein als vereinzelte mit grossen Flugzeugen. Auch Bedarfs- und Sonderflüge werden in grosser Zahl ausgeführt werden können.

Vereinigung der Schweizerischen Flugzeugindustrie A.S.I.A. (1, Place du Lac, Genf). Von der Oeffentlichkeit kaum bemerkt, ist in unserem Lande eine wirtschaftlich bedeutende Industrie entstanden mit Werkstätten, Spezialisten, Forschungs- und Entwicklungsabteilungen, die Tausende von Ingenieuren, Technikern, Angestellten und Arbeitern beschäftigt, in die viele Millionen Franken Kapital investiert sind, die auch bereits beachtliche Serien ganzer Flugzeuge mit allen ihren vielen Bestandteilen herstellt. Diese junge Industrie auszubauen und selbständig zu machen, zu allermindest die Produktion der interessanten Teile von Flugzeugen auch nach dem Kriege weiterzuführen und dafür die technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen zu schaffen, ist der Zweck der neuen Vereinigung, der diejenigen Industriefirmen angehören, die sich mit der Herstellung von Flugzeugbestandteilen befassen.

Luganersee-Regulierung. Das Eidg. Amt für Wasserwirtschaft veröffentlicht in «Wasser- und Energiewirtschaft» 1943, Heft 12, die Grundzüge seiner einschlägigen Studien. Am weitesten gefördert sind die Projektierungsarbeiten[1]) für die Korrektion des «Stretto di Lavena», jener kurzen Rinne zwischen Ceresio und Laghetto di Ponte Tresa, und dann für die *Verbreiterung des Dammes von Melide.* Dieser, 1844 bis 1847 für die 7 m breite Strasse erbaut und 1873 für die einspurige Gotthardbahn verbreitert, soll nunmehr auf 12,50 m Strassenbreite (wovon 2×1,75 m Radfahr- und 2 m Fussweg) und Doppelspur ausgebaut werden, wodurch er 23,6 m gesamte Kronenbreite erhält. Auch wird er $1\frac{1}{2}$ m höher, und die Bahn soll nördlich statt wie jetzt südlich der Strasse liegen, damit die beiden Niveauübergänge wegfallen. Sehr zu begrüssen ist die projektierte Verlegung der Hauptstrasse bergseits des rassigen See-Dorfes Bissone. Die vorgesehenen Dammöffnungen, an jedem Ufer kleinere für Barken, gegen Seemitte eine 20 m weite für die Schiffahrt, sind wesentlich grösser als heute; sie werden von Eisenbeton- und einbetonierten Eisenträgern überbrückt.

[1]) durch Locher & Cie., Zürich.

Rohrleitungsisolierungen mit geknitterten Aluminiumfolien mit und ohne Schutzmantel oder mit Alfol - Halbmetall - Isolierband, das ist Wellkarton mit darüber gespannter Al-Folie, erreichen nach Ingenieur M. Hottinger, in der «STZ» vom 25. November 1943, bei einer Mitteltemperatur von 50° C eine gleichwertige Wärmeleitzahl von $\lambda = 0{,}05$ kcal/m, h, τ, also annähernd gleich den besten sonstigen Isolierstoffen. Dabei ist Alfol von 600° C abwärts bis zu tiefsten Temperaturen ohne Einschränkung verwendbar, unverwüstlich und besonders leicht, also auch mit kleinstem Wärme- oder Kältespeichervermögen behaftet. Das ist wichtig für Transporte, Lagerungen und besonders bei stark unterbrochenem Betrieb. Organische Stoffe verlieren bei Feuchtigkeitszufuhr ihre Isolierwirkung rasch, während metallische nur unwesentlich nachlassen. Die Feuerfestigkeit ist manchmal wertvoll. Beim Preisvergleich müssten alle Faktoren berücksichtigt werden und dann rechtfertige sich der höhere Preis wohl meistens. Wie Ing. P. Haller am letzten SVMT-Diskussionstag bemerkte — dort allerdings mit Bezug auf die Verwendung im Hochbau — verfügt man noch nicht über genügend lange Erfahrung hinsichtlich der Altersbeständigkeit des Alfol.

Der Schweizerische Flugtechnische Verein in Zürich, Cäcilienstr. 10 (beim Institut für Flugzeugstatik und -Bau der E.T.H.), will ein Bindeglied zwischen den eidg. Luftfahrtbehörden und der E.T.H. einerseits und der Flugzeugindustrie anderseits sein. Er stellt sich zur Aufgabe: die Entwicklung von flugtechnischen Problemen von besonderer Bedeutung für unser Land, die aber weder von der E.T.H. noch von der Industrie studiert werden können, ferner die Koordination der Flugingenieurarbeit durch Verbreitung der Kenntnisse und Rationalisierung; wirtschaftliche Tätigkeit ist ausgeschlossen. Gegenwärtiger Präsident ist Prof. Ed. Amstutz, Zürich.

NEKROLOGE

† **A. J. Keller,** Ingenieur der Bernischen Kraftwerke A.-G. geboren 1890, verlebte seine Jugendjahre in Kreuzlingen am Bodensee und erlangte 1909 die Maturität an der Kantonschule Frauenfeld. Nachher machte er eine zweijährige Praxis bei J. J. Rieter & Co. in Töss bei Winterthur und diplomierte 1915 an der E.T.H. als Maschineningenieur. Anschliessend war Keller ein Jahr lang Assistent der Hydraulischen Abteilung des Maschinenlaboratoriums der E.T.H. und wurde dann Ingenieur und später Leiter der Versuchsanlage Ackersand der Wassermess-Kommission des S.I.A. Am 1. Oktober 1919 haben ihn die Bernischen Kraftwerke A.-G. berufen, in deren Dienst er 24 Jahre, bis zu seinem Tode, verblieb.

S.I.A.-Kollege Keller hat sich nach seinem Studium auf dem Gebiete der Hydraulik und der Hydrometrie spezialisiert

A. J. KELLER

MASCHINENINGENIEUR

31. Mai 1890 26. Nov. 1943

und sich auch bei den B. K. W. in der Hauptsache auf diesem Gebiete betätigt. Als die Versuchsanstalt für Wasserbau an unserer E. T. H. noch nicht bestand, hat er gelegentlich schwierigere Probleme mit primitiven Einrichtungen und Mitteln durch eigene Versuche abgeklärt. Seine Veröffentlichung in der «Schweiz. Wasserwirtsch.» 1922: «Die Versuche am Grundablasstollen in Mühleberg und deren Verarbeitung» ist seinerzeit sehr beachtet worden. Auch auf dem Gebiete der Seeregulierungen hat er Grundlegendes geschaffen, siehe in «Schweiz. Bauzt.» Bd. 114, Nr. 16 (vom 14. Okt. 1939) und «Wasser- und Energiewirtschaft», Juni 1939.

Keller war auch mit Leib und Seele Soldat. Im Aktivdienst 1914/18 führte er lange Zeit die 4. Komp. des Bat. 75. Im gegenwärtigen Kriege war er aktiv als Major im Munitionsnachschubdienst. Er verfügte über umfassendes berufliches Wissen und ein hervorragendes Organisationstalent. Aufgaben, die ein klares und systematisches Denken verlangten, lagen ihm besonders.

Im Februar letzten Jahres musste er wegen unregelmässiger Herztätigkeit zu Hause bleiben, man hoffte aber, dass er seine grosse Arbeitskraft bald wieder in den Dienst seiner zivilen und militärischen Tätigkeit stellen könne. Am 26. November hat ein Herzschlag diese Hoffnung zunichte gemacht. E. Meyer

† **Louis Springer,** Maschineningenieur, geb. am 5. Jan. 1854, ist am 8. Jan. 1944 in Zürich nach langem Leiden entschlafen. Er hatte das Eidg. Polytechnikum von 1872 bis 1875 besucht, sich dann bis 1877 in der Reparaturwerkstätte der N. O. B. in Zürich betätigt, um hierauf acht Jahre lang in seiner Heimat Biel als Maschineningenieur zu wirken. 1885 wurde unser treuer G. E. P.-Kollege Ingenieur-Assistent, 1896 Bureauchef des Schweiz. Vereins von Dampfkesselbesitzern, in welcher Stellung er bis zu seinem Rücktritt im Jahre 1926 seinen Platz ausgefüllt hat.

LITERATUR

Das Buch vom Generator. Von Dipl. Ing. F. O. Weber. 2. Auflage. 230 Seiten, zahlreiche Abb. und Schemata. Bern 1943, Verlag Hallwag. Preis kart. Fr. 5,50.

Dieses praktische Handbuch, das so vielen Generatorfahrern und Betriebsleuten gute Dienste leistete, war in weniger als einem Jahre vergriffen, sodass jetzt die zweite, erweiterte Auflage vorliegt. Das ausführliche, leicht verständliche Werk besteht aus einem theoretischen und einem praktischen Teil; beide sind revidiert worden, und besonders der praktische Teil ist durch die inzwischen gemachten Erfahrungen wertvoll ergänzt worden. Neu sind zudem Kapitel über ausländische fossile Treibstoffe und über stationäre Grossgasgeneratoren. M. Troesch

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Emulsionen für die Metallbearbeitung. (1. Mitteilung.) Von H. Stäger und H. Künzler. Herausgegeben von der Abteilung für industrielle Forschung des Institutes für Techn. Physik an der E. T. H. Zürich. 30 Seiten, 51 Abb. und 6 Tabellen.

Beitrag zur Kenntnis der organischen Isolierstoffe der Elektrotechnik. Von H. Stäger, W. Bédert und B. Frischmuth. Herausgegeben von der Abteilung für industrielle Forschung des Institutes für Techn. Physik an der E. T. H. Zürich. 25 Seiten, 40 Abb. und 8 Tabellen.

Biegungsspannungen und Stabkräfte in Schwedlerkuppeln nach Theorie und Modellversuch mit einer Anwendung aus dem Flugzeugbau. Von El-Sayed El-Schasly. Mitteilung Nr. 12 aus dem Institut für Baustatik an der E. T. H. Zürich. 185 Seiten, 76 Fig. und 3 Tafeln. Zürich und Leipzig 1943, Verlag A.-G. Gebr. Leemann & Co. Preis kart. 15 Fr.

Studien über das elastische Verhalten von Brückengewölben einschliesslich des Zusammenwirkens mit dem Aufbau. Mitteilung Nr. 13 aus dem Institut für Baustatik an der E. T. H. Zürich. Von Abd-el-Aziz El-Arousy. 132 Seiten, 23 Abb. und 14 Tafeln. Zürich und Leipzig 1942, Verlag A.-G. Gebr. Leemann & Co. Preis kart. 12 Fr.

Für den Texteil verantwortliche Redaktion:
Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. WERNER JEGHER
Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5. Tel. 3 45 07

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S. I. A. Sektion Bern

Protokoll der Mitgliederversammlung vom 17. Dez. 1943

Präsident Hiller begrüsst die 50 bis 60 Anwesenden, worunter sich auch Vertreter der Suval und des Eidg. Amtes für Verkehr befinden. Nach der Behandlung verschiedener Vereinsgeschäfte erteilt er unserem Vorstandsmitglied und früheren Präsidenten, Ing. Paul Zuberbühler, das Wort zum Vortrag:

Luftseilbahnen für Personenbeförderung

Ausgehend von der Erfindung der Seilbahnen in China und Japan, zeigt der Vortragende zuerst an Hand von interessanten Bildern die geschichtliche Entwicklung dieses Transportmittels. Eingehend wird dann in Wort und Bild die erste moderne Seilbahn, der Wetterhornaufzug bei Grindelwald[1]), behandelt. Die bei der Konstruktion dieser Anlage auftretenden Probleme werden dargestellt und führen über zur sehr klaren und aufschlussreichen Behandlung der verschiedenen Probleme der Festigkeit, Lebensdauer, Berechnung und Dimensionierung der Drahtseile der verschiedenen Bauarten. An Hand dieser Unterlagen werden auch die in der Schweiz gültigen Vorschriften der Suval und des Eidg. Amtes für Verkehr gewürdigt. Diese Vorschriften entsprechen nach der Ansicht des Referenten nicht immer den Versuchserfahrungen und enthalten Bestimmungen, die gelegentlich zu weit gehen.

Weiter werden die verschiedenen Systeme dargestellt, die besonders im Ausland entwickelt worden sind. Mit einer reichen und sehr schönen Auswahl von Bildern werden dann mehrere schweizerische Anlagen gezeigt, an denen besonders die Giesserei Bern beim Bau oder bei der Modernisierung massgebend beteiligt war. Interessante Statistiken und Kurven lassen die Leistungsfähigkeit der Standseilbahnen und der Luftseilbahnen vergleichen. Dabei wird auch auf die grosse Rolle hingewiesen, die diese Anlagen heute bei der Förderung des Wintersportes spielen.

Zum Schluss lässt der Referent noch zwei kurze Filme abrollen, die die Anlagen Beckenried-Klewenalp und Riddes-Isérables zeigen. Starker Beifall dankt dem Referenten für seine Ausführungen. Die Diskussion wird nicht benützt und der Präsident schliesst die Veranstaltung mit dem besten Dank an den Referenten um 22.30 Uhr.

Der Protokollführer: W. Keller

G. E. P. Maschineningenieurgruppe Zürich

Familienabend

Es ergeht hiermit an alle Mitglieder die freundliche Einladung zum traditionellen *Familien-Abend* auf *Samstag, den 22. Januar*, 19.30 h im Zunfthaus zu Zimmerleuten, II. Stock. Angehörige und Nachwuchs sehr willkommen. Gemeinsames Nachtessen, neues Orchester, künstlerische Darbietungen und allerhand Ueberraschungen aus eigenen Kräften. Bei diesem Anlass ist die G. E. P.-Familie immer vollzählig! (Anmeldung bis spätestens 21. Januar erbeten). Der Gruppenausschuss

[1]) Beschrieben in SBZ Bd. 52, S. 311*, 330* (1908).

VORTRAGSKALENDER

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Aenderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch Abend der Redaktion mitgeteilt sein.

15. Jan. (*heute* Samstag): E. T. H. Zürich. 11.30 h im Aud. 3 c. Antrittsvorlesung von P.-D. Dr. *Charles Jaeger*: «Des rapports de l'hydraulique technique et de l'hydraulique générale».

17. Jan. (Montag): Geolog. Ges. Zürich. 20 h im Bahnhofbuffet II. Klasse, I. Stock, Zimmer Nr. 5, H.-B. Zürich. Vortrag von P.-D. Dr. *E. Wenk* (Zürich-Basel): «Geologie von Nordborneo».

17. Jan. (Montag): Techn. Ges. Zürich. 20 h in der «Saffran». Vorträge von Forstmeister *K. Ritzler* und Prof. Dr. *K. Hofacker*: «Wald und Holzbau».

19. Jan. (Mittwoch): Volkshochschule Zürich. 19.15 h im Hörsaal 104 der Universität. Vortrag von Dir. *E. Speiser*: «Kriegswirtschaft und Privatwirtschaft».

20. Jan. (Jeudi): S. I. A. Section genevoise. 18.45 h au buffet de le gare de Cornavin, 1er étage, assemblée générale annuelle avec dîner et projections lumineuses «Voyage en zigzags à travers la technique et les saisons», présentation *Th. Bovet* et *P. H. Neeser*.

21. Jan. (Freitag): Volkshochschule Zürich. 19.15 h im Zool. Inst., Künstlergasse 16. Vortrag von Dr. *Max Wegmann*: «Textilveredelung, Färberei und Ausrüstung».

21. Jan. (Freitag): E. T. H. Zürich. 20.15 h im Aud. max. Vortrag von Bundespräsident Dr. *W. Stampfli*: «Wirtschaftliche und soziale Probleme der Nachkriegszeit».