

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 74 (1956)  
**Heft:** 27  
  
**Nachruf:** Keller, Karl

### **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:** 22.02.2026

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

USA an, unter Berücksichtigung unserer schweizerischen klimatischen Verhältnisse.

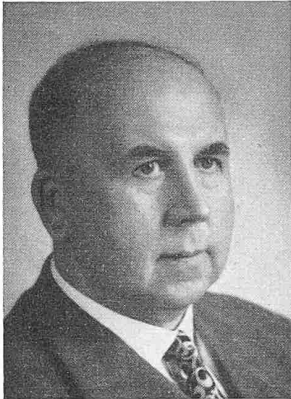
Die Vorträge hinterliessen eine Fülle von neuen Eindrücken. Die Diskussion brachte in einem Kurzreferat von Dr. L. Bendel Einblick in verwandte Gebiete des Frostproblems, wie Unterbau von Kunsteisenbahnen, Kühlhäusern usw. Leider wurde die Diskussion nicht mehr weiter benützt. Die Tagung fand damit 17.30 h programmässig ihren Abschluss.

Diese erste Veranstaltung der Schweiz. Gesellschaft für Bodenmechanik und Fundamentstechnik darf als Erfolg dieser jungen Gemeinschaft gebucht werden.

J. Zeller, dipl. Ing. ETH, Ennetbaden

## NEKROLOGE

† **Heinrich Huber**, Dipl. Masch.-Ing. ETH, alt Obermaschineningenieur der Generaldirektion SBB, ist am 31. Mai 1956 nach längerer Krankheit im Alter von 68 Jahren verschieden. Geboren am 7. Okt. 1888 als Bürger von Neuhausen, hatte der Verstorbene von 1907 bis 1912 an der ETH studiert und sich hierauf bis zu seinem Rücktritt auf Ende 1953 ausschliesslich dem Fahr- und Werkstättendienst der Schweizerischen Bundesbahnen gewidmet.



HEINRICH HUBER

Masch.-Ingenieur

1888

1956

Von 1918 bis 1943 bearbeitete Ing. Huber insbesondere die traktionstechnischen Fragen. Er war darin ein hervorragender, anerkannter Fachmann, der es verstand, die vielen wichtigen fahrdienstlichen Probleme, die sich mit der Einführung des elektrischen Betriebes und seiner späteren Weiterentwicklung stellten, in ausgezeichneter Weise zu lösen. Anschliessend leitete er als Nachfolger von Obermaschineningenieur Müller während zehn Jahren den Zugförderungs- und Werkstättendienst, die grosse wichtige Fachabteilung bei der Generaldirektion der SBB. Er meisterte in dieser verantwortungsvollen Stellung die schwierigen Probleme der Kriegs- und Nachkriegszeit, die sich ihm stellten, in der ihm eigenen ruhigen, überlegten und treffsicheren Art. Eine hervorragende Intelligenz, aber eine ebenso grosse Bescheidenheit und Herzensgüte waren die hauptsächlichsten Wesensmerkmale des Menschen Huber. Um so schmerzlicher empfanden seine ehemaligen Mitarbeiter, Kollegen und Freunde seinen Hinschied.

F. G.

† **Leo Braegger**, Kult.-Ing., von Gossau SG, geb. am 30. Nov. 1884, Eidg. Polytechnikum 1906 bis 1909, ist am 29. Juni den Folgen eines Unfalls erlegen. Unser G. E. P.-Kollege hatte zuerst in Visp und dann auf dem Kulturtechn. Büro des Kantons Waadt gearbeitet, um hierauf von 1914 bis zu seiner Pensionierung die Techn. Betriebe seines Heimatortes zu leiten.

† **Emil Sigrist-Merz**, dessen Tod wir in Heft 23, S. 352, gemeldet haben, ist durch einen ausführlichen Nachruf aus der Feder unseres Kollegen F. Fritzsche in «Hoch- und Tiefbau» vom 9. Juni geehrt worden, auf den wir Interessenten besonders hinweisen möchten.

† **Karl Keller**, alt Kantonsingenieur von Zürich, als Bürger von Aarau geboren am 16. März 1879, ist am 21. Februar 1956 gestorben. Unser S. I. A.-Kollege hatte das Eidg. Polytechnikum von 1898 bis 1902 besucht und dann hauptsächlich in Oesterreich im Eisenbahn-, Strassen- und Wasserbau gearbeitet. 1914 wurde er zum Kantonsingenieur von Zürich gewählt, und das ist er geblieben bis 1944, als er sich altershalber zurückzog. Ausser durch seine Amtstätigkeit ist der sehr verschlossene «KK», wie er genannt wurde, besonders bekannt geworden durch seine Tätigkeit an der Spitze des Schweiz. Autostrassenvereins, zusammen mit dem ebenfalls

vor kurzem verstorbenen Dr. G. Wenk und dem ihnen um zwei Jahre vorausgegangenen Dr. Th. Gubler. So widmet ihm denn auch «Die Autostrasse» in ihrem Maiheft einen ausführlichen Nachruf mit Bild.

## MITTEILUNGEN

**Der Frachthelikopter.** «The Engineer» vom 6. und 13. Mai 1955 bringt einen Auszug aus einem, vom bekannten Helikopterkonstrukteur Dr. I. I. Sikorsky am 9. April 1955 in der Institution of Mechanical Engineers (London) gehaltenen Vortrag, in welchem nach einer kurzen Schilderung der geschichtlichen Entwicklung im Helikopterbau dessen derzeitiger Stand und die zukünftigen Entwicklungen erörtert werden. Der heutige Stand im Helikopterbau kann durch folgende Weltrekorde belegt werden: Geschwindigkeitsrekord 251 km/h, Höhenrekord 8210 m, längster Nonstop-Flug 1985 km, schwerste beförderte Einzellast 4,5 t. Der Passagierhelikopter wird im Kurzstrecken- und Zubringerdienst immer zunehmende Verwendung finden; doch dürfte sich auch dem Frachthelikopter in Zukunft ein stets grösser werdendes Betätigungsfeld bieten, da er in geradezu idealer Weise für den Transport schwerer und unförmiger Lasten geeignet ist. Als besonders aussichtsversprechend wird der «Kranhelikopter» bezeichnet. Die Pilotenkabine wird bei diesen, mit besondern, im Schwebeflug benützbaren Aufnahmevorrichtungen versehenen Flugzeugen hinter dem Schwerpunkt des Rumpfes angeordnet. Der Pilot kann somit das zu hebende Objekt wie auch das genaue Absetzen der Last gut überwachen. Für Lasttransporte wird der einfache Hubschrauber (bei welchem sowohl Auf- wie Vortrieb ausschliesslich von einem oder mehreren, von Kolbenmaschinen oder Turbinen über eine mechanische Transmission angetriebenen Rotoren erzeugt werden) noch längere Zeit vorherrschen. Die Geschwindigkeit solcher Helikopter könnte durch Erhöhung der Leistung der Rotorantriebsmaschine und besondere Gestaltung der Flügel bis auf 320 km/h gesteigert werden. Kombinierte Hubschrauber (Gyrodynes) mit zusätzlichen festen Tragflächen und eventuell auch mit Propellern oder Strahldüsen an den Blattenden werden wegen ihrer komplizierteren Bauart nur in besonderen Fällen Verwendung finden. Die zukünftigen Gross-Transporthelikopter werden voraussichtlich nur einen mächtigen Rotor mit mehreren Blättern haben und für eine grosse Flächenbelastung gebaut werden. Die Verwendung der Kernenergie als Kraftquelle im Helikopterbetrieb wird im Hinblick auf die zu treffenden Massnahmen gegen Strahlungsschäden als wenig versprechend bezeichnet. Zudem liesse sich die Benützung einer so delikaten und im Betrieb sehr teuren Kraftquelle für Helikopter kaum rechtfertigen.

**Weitgespannte trägerlose Aluminiumkuppel.** In Longview, Texas, wurde eine selbsttragende Kuppelhalle von 91 m Durchmesser und 26 m Höhe errichtet, die 10 000 Sitzplätze enthält. Die gesamte Konstruktion wurde durch zehn Mann in 30 Tagen montiert. Zuerst stellte man einen 29 m hohen Zentralmast auf, der oben einen Ventilationskonus als Kuppelspitze trägt. Die Kuppel selbst besteht aus 15, nach unten grösser werdenden Ringen, die aus dünnen Aluminiumplatten zusammengeschraubt werden. Jeweils nach der Montage eines solchen Ringes wurde der fertige Kuppelteil am Zentralmast um eine Stufe höher gezogen. Der unterste Ring ist auf einen vorbereiteten Fundamenttring abgestellt und verankert. Der Zentralmast kann danach wieder entfernt werden oder bleibt als Beleuchtungsträger und zur Regelung der Ventilation stehen. Es kamen nur zwei standardisierte Plattentypen zur Verwendung; für den obersten Ring 24 Platten von 1520 · 5518 · 6 mm und 70 kg Gewicht, für alle übrigen insgesamt 1196 Platten von 2128 · 3800 · 3 mm. Jede Platte besitzt drei parallel eingepresste Versteifungsrippen; zwischen je zwei Ringe kommt eine ringförmige Stahlversteifung. Die Akustik der Kuppelhalle wurde durch Aufhängen von Glasfaserschürzen entlang den Ringstössen verbessert. Die Halle eignet sich für Versammlungen, Sport- und Kulturveranstaltungen, als Garage, Lagerraum oder Flugzeughangar. Sie kann leicht demontiert werden. Das Konstruktionsgewicht beträgt nur 21 kg/m<sup>2</sup> Bodenfläche. Die Kosten beliefen sich ohne Belag und Nebenräume auf 35 Dollars pro m<sup>2</sup> benutzter Bodenfläche. («Technika», Heft 11/1955.)