

Brandau, Karl

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **69/70 (1917)**

Heft 21

PDF erstellt am: **20.09.2024**

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.

† K. Brandau.

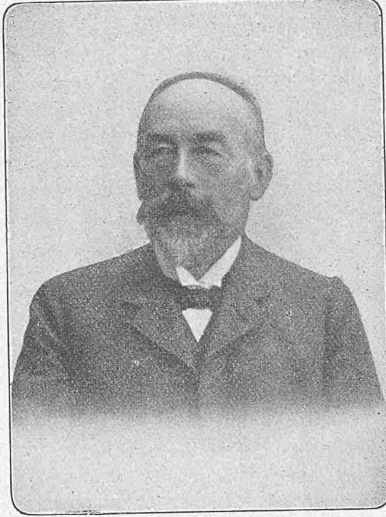
Mit dem am 20. Oktober d. J. in seiner Vaterstadt Kassel verstorbenen Ingenieur Karl Brandau, Dr. phil. und Dr. ing. h. c., ist der letzte Teilhaber an der Unternehmung des Simplontunnels Brandt, Brandau & Cie. zu Grabe getragen worden. Wir haben ihm und seinen Mitarbeitern an diesem grossen Werk, den Ingenieuren A. Brandt und Dr. Ed. Locher-Freuler sowie Herrn Dr. E. Sulzer-Ziegler bei Anlass der Durchschlagfeier im Februar 1905 für diese hervorragende Leistung die volle Anerkennung der schweizerischen Technikerschaft bezeugt, wie auch den genannten, ihm im Tode vorausgegangenen Anteilhabern der Firma ehrende Nachrufe gewidmet, auf die hier verwiesen sei.¹⁾ Anders Mitarbeitern, besonders Brandaus damaligem Oberingenieur, Dr. Konrad Pressel, z. Z. Professor an der kgl. Technischen Hochschule in München, verdanken wir weitere Angaben über seinen Lebenslauf, die wir hier folgen lassen.

Karl Brandau wurde am 12. März 1849 in Kassel geboren. Er bereitete sich auf der dortigen höhern Gewerbeschule zum Besuche der Technischen Hochschule vor und bezog mit deren Reifezeugnis im Herbst 1866 unsere Eidgen. Technische Hochschule, an der er bis 1869 studiert hat. Schon hier schloss er mit seinem spätem Mitarbeiter A. Brandt engere Freundschaft. Gleich nach Abschluss der Studienzeit wandte sich Brandau der Unternehmerlaufbahn zu. Nach kurzer Tätigkeit an Kanalbauten in Berlin finden wir ihn beim Bau des Tunnels bei Gundelsheim im Neckarthal, später vorübergehend bei der Baudirektion in Ofen und von 1872 bis 1876 beim Bau der Berliner Strassenbahn. Bald nachdem A. Brandt mit der von ihm erfundenen Gesteinsbohrmaschine im Sonnstuntunnel die ersten Erfolge errungen hatte, verband er sich (1879) mit diesem zur Firma *Brandt & Brandau* in Hamburg, die sich zunächst die Erbohrung von Stollen und Schächten im Bergbau zur Aufgabe stellte, um später auch grössere bergbauliche Arbeiten und vollständige Durchführung ganzer Tunnelbauten zu übernehmen. Als solche seien genannt: ein Kehrtunnel der Gotthardbahn bei Wassen, Querschläge und Streckenvortriebe im westfälischen Kohlenrevier und im Mannsfelder Kupferschiefer-Revier, grosse Arbeiten zur Erzgewinnung in spanischen Silbergruben, Bau des 4 km langen Sunam-Tunnels im Kaukasus (1887/90). Vor diese Arbeit fiel die mit grossem Erfolg, im Wettkampf mit der Ferroux-Stossbohrmaschine durchgeführte Auffahrung der westlichen Hälfte des Sohlenstollens des Arlbergtunnels (1880/83) und des Pratinotunnels bei Florenz (1883/85). Im Jahre 1890 begann dann die Beschäftigung mit den Vorbereitungen zum Entwurf für den Simplontunnel. Ueber diese Arbeiten ist in der Schweizerischen Bauzeitung während des Baues des Simplontunnels und nach dessen Abschluss jeweils einlässlich berichtet worden.²⁾ Namentlich sei auch der von Brandau verfasste Arbeit „Das Problem des Baues langer, tiefliegender Alpentunnels und die Erfahrungen beim Bau des Simplontunnels“ gedacht, die er in Band LIII und LIV der Schweiz. Bauzeitung im Lauf des Jahres 1909 veröffentlichte.

Auch während der Ausführung des Simplontunnels und einige Jahre nach dessen Vollendung hat Brandau seine Arbeiten in den spanischen Silbergruben weitergeführt; ebenso hat er nach Abschluss der Simplonbauten als Generaldirektor am Acquedotto Pugliese in Unter-Italien während einiger Zeit gewirkt. Doch nahm ihn nun literarische Tätigkeit immer mehr in Anspruch, besonders die Neuauflage des Bandes „Tunnelbau“ im „Handbuch der Ingenieurwissenschaften.“ (Der Band ist noch nicht erschienen, liegt aber im Manuskript fertig vor). Auch bei Expertisen und Gutachten hat er vielfach mitgewirkt. Seit Ausbruch des Krieges hat er sodann im Dienste seines Landes die praktische Tätigkeit wieder aufgenommen bei Leitung grösserer technischer Arbeiten.

¹⁾ Brandt, Bd. XXXIV, S. 240 (16. Dez. 1899); E. Locher, Bd. LV, S. 329 (11. Juni 1910); Ed. Sulzer-Ziegler, Bd. LXI, S. 75 (8. Febr. 1913).

²⁾ Band XLVII, Nr. 21 bis 26 (26. Mai bis 30. Juni 1906): „Die Bauarbeiten am Simplontunnel“ von Ing. Prof. Dr. K. Pressel; auch als Sonderabzug erschienen.



Karl Brandau

12. März 1849

20. Oktober 1917

Brandau war ein hochbegabter und ungemein vielseitig gebildeter Ingenieur. Ihm war die schöne Literatur ebenso geläufig wie die Geologie, in der er Meister war und für die er schon von früher Jugend an, dank seiner ausgezeichneten Lehrer für Naturgeschichte am Gymnasium, zeitlebens das grösste Interesse hatte. Seine grossen Reisen und langer Aufenthalt in verschiedenen Ländern (Deutschland, Schweiz, Oesterreich, Italien, Spanien, Russland) boten ihm mit seiner unbegrenzten Aufnahmefähigkeit Gelegenheit, nach allen Richtungen zu schauen und sein Wissen dauernd zu bereichern. Ein seltenes Gedächtnis, verbunden mit glänzender Erzählerbegabung, gestalteten den geistigen Verkehr mit ihm zu einem aussergewöhnlichen Genuss.

Miscellanea.

Das zukünftige Eisenbahnnetz von Marokko. Nach einem dem französischen Parlament vorgelegten Entwurf wird das zukünftige Eisenbahnnetz Marokkos, abgesehen von der bereits früher beschlossenen Bahn von Tanger nach Fez, fünf normalspurige Hauptlinien umfassen, die im wesentlichen der Richtung der bestehenden Strecken (von 60 cm Spurweite) folgen werden.¹⁾ Drei dieser Hauptlinien werden an dem 11 km von der Mündung des Sebu entfernten Hafen von Medehiyah-Kenitra beginnen. Die eine davon, mit 132 km Länge, wird nach Petit-Jean, einer Station der Linie Tanger-Fez im südlichen Teil der Sebu-Ebene, führen, eine andere, mit 80 km Länge, diese Bahn an einem nördlicher gelegenen Punkte erreichen. Die dritte Linie wird Kenitra mit Rabat und Casablanca verbinden und 145 km Länge aufweisen. Eine

Fortsetzung dieser Linie wird jene zwischen Casablanca und Marrakesch, mit 240 km Ausdehnung, darstellen. Diese vier, sämtlich in Westmarokko gelegenen Linien, haben den Zweck, möglichst günstige Verbindungen zwischen Rabat, der administrativen Hauptstadt Marokkos bzw. Casablanca, seinem grössten Handelszentrum am Ozean, und dem Hinterland, sowie von diesen Städten, über Kenitra, nach Meknes, Fez und Tanger herzustellen. Daneben ist noch eine fünfte Hauptlinie in Aussicht genommen, die bei 300 km Länge von Fez quer durch Ostmarokko bis zur algerischen Grenze führen und dadurch eine durchgehende Verbindung zwischen Casablanca und Tunis bilden wird.

Eidgenössische Technische Hochschule. Der Schweizerische Schulrat hat nachfolgenden, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführten Studierenden der Eidgenössischen Technischen Hochschule auf Grund der abgelegten Prüfungen das Diplom erteilt:

Als *Bauingenieur*: Fritz Beriger von Oftringen (Aargau), Kamill Burkard von Gampel (Wallis), Georges Fatio von Genf, Walter Heierli von Gais (Appenzell A.-Rh.), Joh. Peter Marchion von Valendas (Graubünden), Albert Stévenin von Carouge (Genf).

Als *Kulturingenieur*: Jakob Stauffacher von Matt (Glarus).

Als *Maschineningenieur*: Peter ab der Halden von Brunradern (St. Gallen), Léon E. J. Alamartine von Genf, Ernst Amrein von Eich (Luzern), Fernand Coutau von Genf.

Als *Elektroingenieur*: Willy Beusch von Grabs (St. Gallen), Cyro M. Pupo, von Sao Paulo (Brasilien).

Als *Ingenieur-Chemiker*: Emil Furrer von Zürich, Friedrich Adolf Tauber von Wien (Oesterreich), Peter Tschudi von Schwanden (Glarus).

Als *Fachlehrer in mathematisch-physikalischer Richtung*: Auguste Urech, von Seon (Aargau).

Eine Hochofen- und Stahlwerkanlage in Holland. Während bisher Holland das für seine Industrie erforderliche Roheisen und den Stahl aus dem Ausland bezog, sollen nun in Ymuiden, insbesondere zur Sicherung des Eisenbedarfs für den stark entwickelten Schiffbau, grosse Hochofen-, Stahl- und Walzwerke errichtet werden. Zwar wird auch hier die Rohstoffversorgung Schwierigkeiten bieten, denn wenn die erforderlichen Kohlen aus den Staatszechen der Provinz Limburg geliefert werden können, ist

¹⁾ Vergl. hierüber S. 23 dieses Bandes (14. Juli 1917).