

Keller, Huldreich

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 12

PDF erstellt am: **24.09.2024**

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.

einzelne Strecken in ihrem natürlichen Zustand als flacher Strand, Steilufer, Schilfufer usw. gelassen werden, doch soll man *niemals auf künstlichem Wege den Eindruck natürlich entstandener Landschaftsbilder anstreben*. Bei Ortschaften am See wird in der Regel der Landungsplatz, wenn möglich in Verbindung mit einem baumbeschatteten Quai, durch seine architektonische Form herauszuheben sein, an den sich die natürlichen Ufer anschliessen. Solche Bauten, seien es Quaimauern oder Landungsstellen und dergleichen, sind stets mit grösstem Takt, mit guter, auch in der Ferne klarwirkender Massengliederung aufzuführen. Die Landungsstelle ist dadurch vor weitem ein angenehmer Zielpunkt. Der Anblick von Lagerplätzen kann durch Baumreihen angenehm gestaltet werden.

5. Das hochwertige Nationalgut, wie es der Zürichsee darstellt, verlangt für die Zukunft, dass mit wachsamem Auge die Veränderung seiner Ufer verfolgt und dass Schäden und Verunglimpfungen rücksichtslos abgestellt werden, sofern wir Gewicht darauf legen, der Nachwelt aus dieses Gut des schönen Schweizerlandes unverdorben zu hinterlassen. Es ist leider nicht auf die Einsicht und den guten Willen aller Bewohner der Ufer abzustellen und so wird es nötig sein, mit den Mitteln der behördlichen Gewalt und Wegleitung durch Sachverständige in der Gestaltung der Ufer das zu erreichen, was man im Leben des Alltags als Anstand und Sitte bezeichnet.

6. Bei Uferstrecken, die durch Eisenbahnlinien begrenzt sind, soll gegen das Gewässer womöglich eine Landanschüttung mit Bepflanzung vorgenommen werden. Den Ufern der zahlreichen aus den Waldgebieten hervorbrechenden kleinen Bäche ist besondere Beachtung geschenkt durch Begleitung derselben mit Grün. Zum grossen Teil verschwinden diese kleinen Wasserläufe in ihrem untern Teil spurlos in die Kanalisation. Eine Verbesserung dieser Uebergangstellen kann durch die Anlagen von kleinen Stauweihern, deren Abfluss bedeckt ist, bewirkt werden (vergl. Wehrenbach).“

(Forts. folgt.)

Schweizer. Verein von Dampfkessel-Besitzern.

Dem im Juli erschienenen 51. Jahresbericht über das Geschäftsjahr 1919, bezw. dem Bericht des Oberingenieurs E. Höhn entnehmen wir in gewohnter Weise die für unsere Leser Interesse bietenden Angaben:

Die Gesamtzahl der Ende 1919 der Kontrolle des Vereins unterstellten Dampfkessel belief sich auf 5446 gegenüber 5428 am 31. Dezember 1918. Diese Zahl umfasste 5329 (im Vorjahr 5313) Kessel der 2946 (2953) Vereinsmitglieder und 117 (115) behördlicherseits überwiesene Kessel. Daneben wurden noch 780 (774) den Mitgliedern gehörende und 1 (2) polizeilich zugewiesene Dampfgefässe untersucht.

Von den 5446 untersuchten Dampfkesseln sind 434 mit äusserer Feuerung, 4996 mit innerer Feuerung (davon 136 Schiffskessel), und 16 mit elektrischer Heizung. Dem Ursprung nach sind 76,25% der Kessel schweizerisches Fabrikat; von den andern stammen 17,62% aus Deutschland, 2,75% aus Frankreich und 2,25% aus England. Ueber die Grösse dieser Kessel, von denen der älteste seit dem Jahre 1851 in Betrieb ist, sowie über deren Verteilung auf die verschiedenen Industrien, sind diesmal im Bericht keine Angaben gemacht.

Durch die Beamten des Vereins wurden im Berichtsjahre insgesamt 13267 Revisionen vorgenommen, gegenüber 12841 im Vorjahr. Davon waren 6574 (6262) äussere und 6693 (6579) innere Untersuchungen. Unter den schweren Kesselschäden nehmen dieses Jahr die Flammrohrbeulungen infolge Wassermangels (sieben Flammrohre an sechs Kesseln) die erste Stelle ein. Ausserdem traten aus der gleichen Ursache an vier Kesseln Undichtheiten auf. Von zwei Einbeulungen an den Feuerbüchsen war die eine ebenfalls auf Wassermangel, die andere auf Ueberhitzung infolge Ansammlung von Schlamm zurückzuführen. An Rissen sind bei vier Kesseln solche in der Längsrichtung der Flammrohre zu erwähnen; in zwei Fällen ist deren Ursache in Wärmestauungen infolge dicken Schlamm- bzw. Kesselstein-Belags zu suchen. Anbrüche an der feuergeschweissten Verbindung der Feuerbüchse von vertikalen Querrohrkesseln wurden wieder in drei Fällen festgestellt. Da derartige Beschädigungen¹⁾ in den letzten Jahren wiederholt aufgetreten

¹⁾ Vergl. den Bericht über eine durch schlechte Schweissverbindung verursachte Explosion eines derartigen Querrohrkessels in Bd. LXVI, S. 259 (27. Nov. 1915).

sind und die davon betroffenen Kessel fast ohne Ausnahme aus der gleichen (ausländischen) Fabrik stammen, sah sich der Verein im Interesse der Kesselbesitzer veranlasst, bei der Abnahme solcher Kessel schärfer vorzugehen. Eigentliche Explosionen an Kesseln oder andern Gegenständen waren dieses Jahr glücklicherweise nicht zu verzeichnen, wohl aber sieben Rauchgas-Explosionen in den Feuerherden oder innerhalb der Kessel-Einmauerungen. Die Ursachen dieser Explosionen und die zu deren Verhütung zu treffenden Massnahmen sind im Bericht des Oberingenieurs ausführlich behandelt.

Mit der üblichen *Instruktion des Heizer-Personals* der Vereinsmitglieder waren die zwei Instruktionshitzer bei 27 Firmen während 76 Tagen beschäftigt. Theoretische Heizerkurse wurden zwei abgehalten.

An wirtschaftlichen *Versuchen* wurden 23 Verdampfungsversuche, vier Indizienversuche und zwei Dampfmessungen vorgenommen. Ausführlich berichtet wird über drei Verdampfungsversuche an elektrischen Kesseln, nämlich an einem Revel-Kessel¹⁾, einem Brockdorff-Kessel und einem Kessel mit Wärmespeicherung durch Beton und Heisswasser mit Wärmeübertragung durch Oel²⁾, sowie über einen Verdampfungsversuch an einem Kessel für Abwärme-Verwertung in einem Gaswerk. Die Anzahl der im Auftrage des Vereins von der eidgenössischen Prüfungsanstalt für Brennstoffe vorgenommenen *Heizwert-Bestimmungen* von Brennstoffen belief sich auf 321, gegenüber 542 im Vorjahre.

Als Anhang enthält der Bericht noch zwei Abhandlungen von Oberingenieur E. Höhn: „Prämien für trockenen Brennstoff“ (fünf Seiten) und „Die Sammlung und Speisung von Kondensaten“ (74 Seiten).

† Huldreich Keller.

In bester Stimmung und neugestärkt zur Arbeit hatte uns Huldreich Keller nach der Rückkehr aus seinen Ferien besucht; zwei Tage später, anlässlich einer geschäftlichen Besprechung mit zweien seiner Firma-Kollegen, sank er plötzlich lautlos zu Boden, und ohne dass er das Bewusstsein wiedererlangt hätte, erlosch schon nach wenigen Stunden sein Lebenslicht; ein Tod, zwar grausam für die Angehörigen, doch wie man ihn für sich selbst nicht schöner wünschen könnte. Wohl waren er und die ihm näher Stehenden sich seiner gefährdeten Gesundheit bewusst, doch dachte niemand gerade jetzt an sein unvermitteltes Ende.

Huldreich Keller stammte aus Arbon am Bodensee, wo er am 16. März 1868 als Sohn einfacher Leute geboren wurde; der Vater war Schmied, dem Sohne lag somit der Mechaniker sozusagen im Blut. Er durchlief die heimatlichen Schulen, später, von seiner Mutter ursprünglich zum Pfarrer bestimmt, die thurgauische Kantonschule in Frauenfeld, an der er das Maturitätszeugnis erwarb. Hernach jedoch kam er, den es zum väterlichen Handwerk zog, in die Schlosserlehre nach Arbon, und erst nach dem Tode der Eltern bezog der wissbegierige und strebsame Jüngling im Herbst des Jahres 1889 die mechanisch-technische Abteilung der E. T. H., die er 1893 als diplomierter Maschineningenieur absolvierte. Strebsam war er, doch kein „Streber“; im Gegenteil: ihm ward die schöne Gabe zu Teil, ein feucht-fröhliches Studentenleben noch nach alter Väter Sitte in vollen Zügen geniessen zu können, ohne dabei das ernsthafte Studium zu vernachlässigen. Im Kreise der Singstudenten war er stets einer der eifrigsten und das nicht nur während der Studiensemester. Auch im Philisterium blieb Huldreich Keller eine der treuesten, verlässlichsten Stützen des Vereins; er bewahrte sich sein jugendfrisches Herz und war einer der Besten in jenem Freundeskreis, der ihn nun schmerzlich vermissen wird.

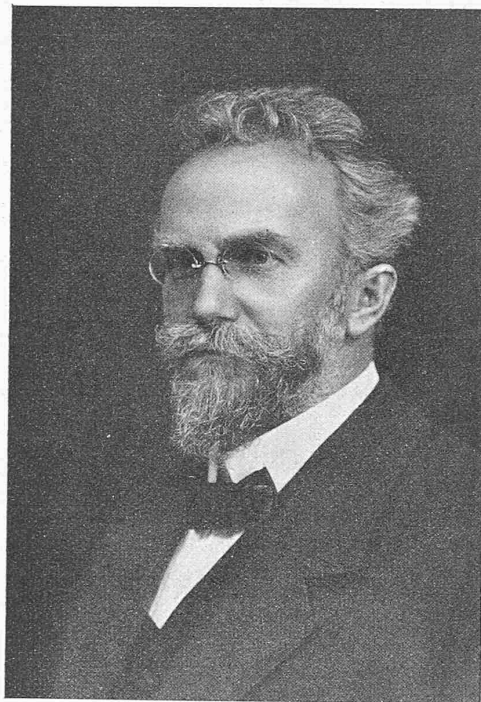
Seine Ingenieur-Laufbahn begann Huldreich Keller als Assistent bei Prof. Dr. A. Stodola, den er zeitlebens hoch schätzte; zu gleicher Zeit wirkte er auch als Hilfslehrer am Technikum Winterthur. Nach vorübergehender Betätigung im Dampfmaschinen- und Regulator-Bau bei Escher Wyss & Cie. in Zürich zog Keller Ende 1896 nach Berlin, wo er während zwölf Jahren im Dienste der A. E. G. stand. Anfänglich war er hier mit theoretischen Untersuchungen an elektrischen Gleichstrom-Maschinen betraut, später mit Berechnungen und Versuchen auf dem Dampfturbinen-Prüfstand. Noch später erstreckte sich seine Tätigkeit auf das weitere Spezialgebiet

¹⁾ Vergl. Seite 43 dieses Bandes (24. Juli 1920).

²⁾ Siehe Band LXXIV, Seite 262 (22. November 1919).

der rotierenden Kompressoren und raschlaufenden Pumpen, auf welchem er wichtige Verbesserungen und Neukonstruktionen einführen konnte.

Doch es zog ihn wieder in die Heimat, und zu Anfang 1909 trat Huldreich Keller endgültig wieder zu Escher Wyss & Cie. über, wo ihm als Oberingenieur die Leitung des Patentbureau übertragen wurde, für die er sich dank seiner umfassenden theoretischen und praktischen Kenntnisse und seiner grossen Gewissenhaftigkeit vorzüglich eignete. Seine Tätigkeit in dieser Stellung war eine ausserordentlich fruchtbare und für die Firma nutzbringende. Einen schönen Beweis für die Ernsthaftigkeit seines wissenschaftlichen Strebens lieferte er durch seine in den Mussestunden betriebenen Forschungsarbeiten über die Berechnung gewölbter Platten, auf welchem Gebiete er, nach fast 20jähriger Berufstätigkeit, im Jahre 1912 bei Prof. A. Stodola an der E. T. H. noch zum Dr. der technischen Wissenschaften promovierte.¹⁾



Dr. HULDREICH KELLER
Maschinen-Ingenieur

16. März 1868

7. Sept. 1920

Freude an der Geselligkeit und kollegialer Sinn führten Huldreich Keller schon frühzeitig auch der G. e. P. wie dem S. I. A. zu, wo er ein stets gern gesehener, eifriger Besucher der Sitzungen und Anlässe war. Im Vorstand des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins schätzten wir seine Genauigkeit und Gewissenhaftigkeit ebenso sehr wie sein Verständnis für die wirtschaftlichen Bedürfnisse namentlich der jüngern Kollegen, die in ihm einen warmherzigen Befürworter ihrer Wünsche verlieren. Huldreich Keller war ein Kollege im besten Sinn des Wortes, ein Mann, den die sozialen Probleme sehr eingehend beschäftigten, nicht nur im engern Kreis seiner Berufsgenossen, sondern auch im bürgerlichen, öffentlichen Leben, in der Sekundarschulpflege wie in der Kirchgemeinde Unterstrass, wo er wohnte. Ueberall, wo man seine Mitarbeit begehrte, erweckten sein heiteres Wesen, sein offener treuherziger Blick wohlverdientes Zutrauen.

Nun ist er nicht mehr, ausgelöscht aus dem Buch des Lebens von heute auf morgen; verklungen ist sein eindringliches Wort, sein frohes Lachen. Huldreich Keller war bei aller seiner geistigen Reife eine im Grunde naive, ursprüngliche Natur; wie konnte ihn auch ein harmloser Witz erfreuen! Er gehörte zu den Menschen, deren Wesen Wärme verbreitet und die uns schon deshalb so wert sind. Aber wenn wir gerade darum so sehr um ihn trauern, schöpfen wir aus dem gleichen Quell die Gewissheit einer dauernden dankbaren Erinnerung an alles, was er uns bot und war. Ruhe in Frieden von treu erfüllten Pflichten, Du guter Kamerad! C. J.

Miscellanea.

Ausbau des südtirolischen Eisenbahnnetzes. In Ergänzung der von uns auf Seite 67 letzten Bandes (7. Februar 1920) gebrachten Notiz über den Bau von elektrischen Bahnen in Südtirol, die von der „Z. d. V. D. I.“ vom 1. Mai wiedergegeben wurde, teilt Ing. E. Jung in Wien dieser Zeitschrift mit, dass drei wichtige Strecken des tirolischen Eisenbahnnetzes während des Krieges als Dampfbahnen mit 76 cm Spurweite ausgeführt worden sind, wobei aber der gesamte Unterbau derart erstellt wurde, dass er später für Meterspur verwendet werden kann. Es sind dies die Fleimstalbahn, die Grödenbahn und die Ampezzanerbahn. Die *Fleimstalbahn*, Auer-Cavalese-Predazzo, eine der bedeutendsten und zugleich schönsten Gebirgsbahnen, ersteigt den Steilrand der Ausläufer der Fassaneralpen in gliederreicher Entwicklung. So liegen die beiden Bahnkilometerzeichen 1 und 19 in der Luftlinie nur 2750 m auseinander; an einer Stelle liegt die Bahn sechsfach übereinander.

¹⁾ Ueber diese Arbeit, die auch von praktischer Bedeutung ist, hat Keller auszugswise berichtet in der „S. B. Z.“ Band LXI, Seite 111 ff. (März 1913).

Der überwundene Höhenunterschied macht rund 875 m aus, die ganze Strecke, deren Ostteil im Avisiotal ziemlich eben verläuft, hat rund 50 km Länge. Den Betrieb besorgen 1 C + C-Mallet-Lokomotiven mit 55 t Dienstgewicht. — Die *Grödenbahn*, Klausen-Plan, ersteigt auf rund 31 km Länge 1100 m Höhenunterschied und ist in 4 1/2 Wintermonaten 1915/16 erbaut worden. Sie wird mit D-Tenderlokomotiven betrieben. Beide Bahnen sind unter der technischen Leitung von Staatsbahnrat Dr. Oerley, jetzt Professor an der Wiener Techn. Hochschule, ausgeführt worden. — Die *Ampezzanerbahn*, Toblach-Cortina d'Ampezzo-Calalzo, wurde im Rohbau noch im Kriege fertig und sodann von den Italienern weitergebaut; sie wird gegenwärtig schon in grossen Streckenteilen befahren und jedenfalls noch im Laufe dieses Jahres dem öffentlichen Verkehr übergeben. Durch den Anschluss an die bestehende Bahn in Calalzo stellt sie eine unmittelbare Verbindung Toblach-Venedig her.

Eine Rohöl-Leitung zwischen Le Havre und Paris. Die steigende Verwendung von Rohöl in der französischen Industrie, zu welcher Steigerung auch die auf Seite 126 dieses Bandes (11. September 1920) erwähnte Einführung der Oelfeuerung auf Lokomotiven, soweit es Masut betrifft, in wesentlichem Masse beitragen wird, verlangt eine entsprechende Verbesserung der Zufuhr-Verhältnisse. Zu diesem Zwecke soll zwischen dem Hafensplatz Le Havre und der Ortschaft Genevilliers bei Paris eine besondere, doppelte Rohrleitung erstellt werden, bestehend aus einem Rohr von 250 mm Durchmesser zum Transport von Masut und einem solchen von 100 mm Durchmesser zum Transport von Benzin und

Petroleum.¹⁾ Wie „Génie civil“ vom 17. April mitteilt, wird die Leitung bei Anwendung eines Druckes von 42 at imstande sein, täglich 4500 t Masut und 1000 t Benzin oder Petroleum zu befördern. Die Leitungen sollen an der Strassenseite in 1,8 m Tiefe verlegt werden. Ihre Länge wird rund 200 km betragen, der höchste zu überwindende Punkt liegt 150 m ü. M. An beiden Enden der Leitung sollen Vorratsbehälter für 60 000 t Fassungsvermögen erstellt werden. Die Gesamtkosten sind auf 50 bis 100 Mill. Fr. veranschlagt.

Simplon-Tunnel II. Monats-Ausweis August 1920.

| | Tunnellänge 19 825 m | Südseite | Nordseite | Total |
|--|---------------------------------|----------|-----------|-------|
| Firststollen: | Monatsleistung m | 100 | — | 100 |
| | Stand am 31. August m | 9331 | 8781 | 18112 |
| Vollausbruch: | Monatsleistung m | 100 | — | 100 |
| | Stand am 31. August m | 9288 | 8781 | 18069 |
| Widerlager: | Monatsleistung m | 107 | — | 107 |
| | Stand am 31. August m | 9184 | 8781 | 17965 |
| Gewölbe: | Monatsleistung m | 104 | — | 104 |
| | Stand am 31. August m | 9151 | 8781 | 17932 |
| Tunnel vollendet am 31. August m | 9151 | 8781 | 8781 | 17932 |
| In % der Tunnellänge % | 46,1 | 44,3 | — | 90,4 |
| Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag: | | | | |
| Im Tunnel | 243 | — | — | 243 |
| Im Freien | — | 173 | — | 173 |
| Im Ganzen | 243 | 173 | — | 416 |

Während des Monats August wurde, mit durchschnittlich 16 Bohrhämmern im Betrieb, an 26 Tagen gearbeitet.

Der Telephonograph im Eisenbahnbetrieb. Nach einer Mitteilung der „E. T. Z.“ sind auf der Strecke Kutais-Tkwibula der Kaukasusbahn erfolgreiche Versuche gemacht worden, die Schienen

¹⁾ Rohöl-Leitungen bestehen schon in grosser Zahl in den Vereinigten Staaten. So verbindet eine 400 km lange Leitung Pittsburg mit Philadelphia und vom Bezirk Lima führt eine 920 km lange Leitung nach New York sowie eine solche von 225 km nach Chicago, von wo sich diese nach Kansas und bis zum Golf von Mexiko auf über 1000 km Entfernung ausdehnt. Auch im Kaukasus und in Galizien bestehen derartige Leitungen, wenn auch geringerer Länge.