Weiss, Max

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **95/96 (1930)**

Heft 24

PDF erstellt am: **29.03.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

NEKROLOGE.

† **Max Weiss.** Nach einer Krankheit von wenigen Wochen, deren Schwere sich erst in den letzten Tagen zeigte, entschlief am 29. Oktober 1930 in Bern Oberingenieur Max Weiss, technischer Berater der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen und Dozent mit Lehrauftrag für „Elektrische Triebfahrzeuge" an der Eidgenössischen Technischen Hochschule.

Als Sohn des Oberingenieurs der Nordostbahn am 3. Oktober 1873 in Zürich geboren und buchstäblich inmitten der nun verschwundenen Eisenbahnwerkstätten und der alten Lokomotivremise an der Sihl aufgewachsen, wurde Max Weiss schon in frühester Jugend mit Technik und Betrieb der Eisenbahn, besonders mit Lokomotiven und Wagen vertraut. So ist es nicht zu verwundern, dass er die Eisenbahnmaschinentechnik zu seiner Lebensaufgabe wählte.



MAX WEISS
OBER-MASCHINENINGENIEUR DER S. B. B.
3. Okt. 1873 29. Okt. 1930

Nach erfolgreichen Studien an der E. T. H. in Zürich in den Jahren 1892 bis 1896 erwarb er daselbst das Diplom als Maschineningenieur; anschliessend fand er seine erste Tätigkeit im Konstruktionsbureau der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur. Zur Vervollkommnung seiner praktischen Ausbildung und seiner Sprachkenntnisse abeitete er sodann während eines Jahres als Schlosserpraktikant in der Werkstätte der ehemaligen Jura-Simplonbahn in Yverdon und als Lokomotivheizer bei dieser Bahn. Im Februar 1899 fand er als Ingenieur in der Lokomotivfabrik von Henschel & Sohn in Kassel wiederum im Lokomotivbau lehrreiche Beschäftigung. Eine Studienreise in Belgien und England diente der Erweiterung seiner Kenntnisse des damaligen Standes des Lokomotivbaues, wie auch der Sprachen jener Länder.

Dergestalt für den Beruf des Lokomotivbauers allseitig vorzüglich vorbereitet, trat Max Weiss im September 1899 neuerdings in den Dienst der Lokomotivfabrik Winterthur, und zwar als Chef des Konstruktionsbureau für Lokomotiven. Die Verstaatlichung der schweizerischen Eisenbahnen stand vor der Türe, und so fand Weiss schon in dieser Stellung Gelegenheit, bei der Schaffung der ersten Staatsbahnlokomotiven unseres Landes unter der genialen Leitung des unvergesslichen Oberingenieurs der Lokomotivfabrik, Olaf Kjelsberg, mitzuwirken. Die heute noch im ganzen Lande gute Dienste leistenden, wohlbekannten Schnellzug-Dampflokomotiven der S. B. B., deren elegantes Aeussere und hohe technische Qualität auch über die Grenzen des Landes hinaus vielfache Anerkennung und auch Nachahmung fand, stammen in ihren ersten Ausführungsformen aus jener Zeit.

Dank seiner reichen Kenntnisse und Erfahrungen im Lokomotivbau wurde Max Weiss bald nach der Gründung der Schweiz. Bundesbahnen am 1. Juli 1902 zum Maschineningenieur bei der von Obermaschineningenieur Weyermann geleiteten Abteilung des Zugförderungs- und Werkstättedienstes der S. B. B. gewählt und mit den Arbeiten des Rollmaterialbaues betraut, die bis zu seinem Tode in seiner kundigen Hand blieben. Nach dem Hinschied seines Chefs rückte er am 1. September 1905 zum Stellvertreter des Ober-Maschineningenieurs vor, und am 19. Februar 1919 wurde er Nachfolger des ebenfalls viel zu früh aus dem Leben geschiedenen Ober-Maschineningenieurs der S. B. B., Otto Tschanz. Da inzwischen die Elektrifikation der Hauptlinien der S. B. B. beschlossen und begonnen war und Weiss neben den Geschäften des Abteilungsvorstandes die persönliche Leitung der Bereitstellung, Erprobung und Durchbildung der Triebfahrzeuge für die neue Betriebsart überlassen blieb, war ihm im neuen Amte eine gewaltige Arbeitslast überbunden, die er nur dank seiner aussergewöhnlichen Energie, seiner nie erlahmenden Arbeitskraft und umfassenden wissenschaftlichen und praktischen Kenntnisse bewältigen konnte. Der Geschäftsverkehr mit der Triebfahrzeug-Industrie, der sich vorher auf die Lokomotiv- und Wagenfabriken beschränkt hatte, dehnte sich nun auch auf mehrere Unternehmungen der elektrischen Branche aus und wuchs dadurch, und besonders weil der Bau elektrischer Triebfahrzeuge sich erst im Entwicklungstadium befand, beträchtlich. Die Beschleunigung der Elektrifikation und die direkte Unterstellung der früher den Kreisen zugeteilten Werkstätten anlässlich der Reorganisation von 1924 brachten eine weitere Zunahme der Geschäftslast. Als die Schaffung der internationalen Grundlagen für die automatische Güterzugbremse und ihre Einführung bei den schweizerischen Eisenbahnen hinzukam und als schliesslich der Ober-Maschineningenieur durch den Tod seines Stellvertreters Ingenieur Ernst Combe am 20. Februar 1925 seinen tüchtigsten Mitarbeiter verloren, da wurde das Mass seiner Arbeitslast übervoll und es musste eine Arbeitsteilung vorgenommen werden. Die Generaldirektion der S. B. B. ernannte Max Weiss am 1. Februar 1928 zu ihrem technischen Berater und übertrug ihm die Geschäfte des Baues der Lokomotiven und Wagen, die Vertretung der Verwaltung als Vorsitzender des Bremsausschusses des Internationalen Eisenbahnverbandes (U. I. C.) und die Einführung der automatischen Güterzugbremse zur selbständigen Weiterbehandlung. Trotz der Entlastung von den übrigen Geschäften des Zugförderungs- und Werkstättedienstes blieb ihm ein vollgerütteltes Mass von Arbeit, und nichtsdestoweniger folgte der nie Rastende noch einem Rufe der E. T. H., die seine grossen Kenntnisse und Verdienste im Eisenbahnmaschinenwesen auch dem jungen Nachwuchs zuteil werden zu lassen wünschte und ihm einen Lehrauftrag für elektrische Triebfahrzeuge übertrug.

Ein ausserordentlich arbeits- und erfolgreiches Leben hat mit dem Hinschied von Max Weiss seinen allzufrühen Abschluss gefunden. In enger Zusammenarbeit mit der hochentwickelten schweizerischen Lokomotiv- und Wagenbauindustrie hat der Verstorbene das Rollmaterial der Schweizerischen Bundesbahnen in seiner äussern Gestaltung und in seiner technischen Wertigkeit auf eine hohe Stufe gebracht, die beim Laien wie in der Fachwelt des In- und Auslandes volle Anerkennung findet. Besonders die Aufstellung und sozusagen störungslose Inbetriebsetzung eines Parkes von über 400 elektrischen Lokomotiven mehrerer völlig neu entworfener Typen in der knappen Frist von zehn Jahren, die eine ernsthafte Erprobung der jeweiligen Erstausführungen und eine hierauf sich stützende Entwicklung ausschloss, war eine Leistung, die die Fachleute der ganzen Welt immer wieder staunen macht und an der Max Weiss das grösste Verdienst zukommt. Auch auf den gleichzeitigen erfreulichen Fortschritt im Bau der Personen- und Güterwagen hatte er massgebenden Einfluss und war mit Erfolg fortwährend bemüht, auf diesem Gebiet das für schweizerische Verhältnisse Beste zu schaffen. Als Vorsitzender des „Bremsausschusses" des Internationalen Eisenbahnverbandes (U. I. C.) erwarb sich Weiss grosse Verdienste und hohe Anerkennung bei allen beteiligten Bahnen. Am schliesslichen Gelingen der sehr schwierigen Einigung auf einheitliche internationale Normen für die Güterzugbremse und an der Durchführung der vielen umfangreichen Versuche mit den verschiedenen zur internationalen Zulassung angemeldeten Systeme hatte er hohen Anteil. Er wirkte auch bei andern Arbeiten der U. I. C., bei den internationalen Eisenbahnkongressen in Washington, London und Madrid und neuerdings auch im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen tätig und erfolgreich mit. Dadurch wie auch durch seine vielen beachtens-

werten literarischen Beiträge in den Fachzeitschriften des In- und Auslandes erwarb er sich in allen Fachkreisen Europas und darüber hinaus hohes Ansehen.

Seine freie Zeit, die der in seinem Berufe fast ganz Aufgehende übrig hatte, widmete Max Weiss seiner Familie. Seine Erholung fand er mit Vorliebe in der Pflege der Musik. Der G.E.P. und dem S.I.A. war er ein eifriges und treues Mitglied. Seine zahlreichen Vorträge aus seinem Fachgebiet boten und fanden in diesen Kreisen grosses Interesse und wurden gerne gehört. Sein unerwarteter Hinschied ist für seine Angehörigen, Freunde und Mitarbeiter, für die Schweiz. Bundesbahnen, die schweizerische Lokomotiv- und Wagenbauindustrie und die Eidg. Techn. Hochschule ein schwerer Verlust. Die Hochschätzung, deren er sich überall erfreute, sichert ihm ein bleibendes gutes Andenken. W. M.

Schmerzlich betroffen muss auch die „S.B.Z." Abschied nehmen von ihrem langjährigen Mitarbeiter und Fachberater, dem geschätzten Kollegen und liebenswürdigen Menschen Max Weiss. Er, der schon als Knabe in den Werkstätten und Putzgruben des Depot Zürich der N.O.B. herumgestrichen war und dabei mit den Lokomotivführern auf bestem Fusse stand, er hat buchstäblich von Kind auf die Luft des Eisenbahnbetriebes eingesogen. So ist es erklärlich, mit welcher innerer Anteilnahme er seinem spätern Lebensberuf oblag, mit welchem Entgegenkommen er allzeit bereit war auch uns in seinem Fach zu beraten. Wenn die Leser der „S.B.Z." auf dem Gebiet der Eisenbahn-Betriebsmittel seit Dezennien gut unterrichtet wurden, so danken sie es (neben unserm geschätzten Mitarbeiter und Pionier der elektrischen Traktion, W.K.) mit in erster Linie dem so früh Dahingegangenen. Auch wir werden Max Weiss in dankbarer und bester Erinnerun behalten! C. J.

† **Walter Graenacher.** Aus Coronel Vidal (Argentinien) kommt die Nachricht, dass dort am 18. Oktober 1930 Walter Graenacher im 49. Altersjahr einer schweren Malaria erlegen ist. Geboren am 4. Mai 1881 in Gansingen (Aargau), kam er nach Besuch der Geometerschule am Technikum in Winterthur im Herbst 1901 an die Kulturingenieurschule der E.T.H. Bereits 1903 wanderte er nach Argentinien aus, um sich an der Aufnahme der topographisch-geologischen Karte der Provinz Buenos Aires leitend zu betätigen. In der Folge widmete er sich mit grossem Erfolg dem Bahn- und Wasserbau sowie der Grenzbereinigung. Ausgedehnte Entwässerungsarbeiten legen ein beredtes Zeugnis ab von seiner natürlichen Begabung und beruflichen Tüchtigkeit. Graenachers aufrechter, anpassungsfähiger Charakter und sein stets hilfsbereites Wesen erwarben ihm überall, wo er tätig war, die volle Sympathie seiner Umgebung. In Coronel Vidal, wo er sich vor etwa 20 Jahren niedergelassen hat, trauert ein grosser Freundeskreis um den Verstorbenen. Auch in der Schweiz hatte er, trotz seiner langen Landesabwesenheit, viele Freunde und Kollegen, die es kaum fassen können, dass sie Walter Graenacher nicht mehr sehen werden. H. F.

† **Hermann Oechslin,** Maschinen-Ingenieur, ist am 28. Nov. in Arosa, wo er Heilung suchte, gestorben. Oechslin stammte aus Schaffhausen, wo er am 8. Januar 1881 geboren wurde, wo er seine Jugendzeit verbrachte und seine Mittelschulbildung 1900 mit der Matura abschloss. An der Mech.-Techn. Abteilung der E.T.H. erwarb er 1904 das Diplom als Maschinen-Ingenieur. Nach je einjähriger Tätigkeit als Assistent von Prof. Dr. A. Stodola, sodann als Ingenieur der Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur führte ihn sein Lebensweg im Sommer 1906 nach England, wo er sich dauernd niederliess. Nach halbjähriger Tätigkeit bei der Brit. Westinghouse Co. in Manchester trat Oxlin, wie er sich später schrieb, in die Dienste von W. H. Allen Sons & Co. Ltd. in Bedford, in welchem Unternehmen er (1920) bis zum Engineering Director vorrückte. Leider nötigte ihn sein Gesundheitszustand 1926 zum Rücktritt; in Prätschli ob Arosa suchte er Genesung, die er nicht finden sollte. Er ruhe in Frieden, unser treuer G.E.P.-Kamerad!

MITTEILUNGEN.

Versuche mit Förderbändern. Das Forschungsinstitut für Maschinenwesen beim Baubetrieb an der Techn. Hochschule Berlin (Leiter Prof. Dr. Garbotz) führt zur Zeit mit Unterstützung des Reichskuratoriums für Wirtschaftlichkeit und der Reichsforschungs-Gesellschaft für Wirtschaftlichkeit im Bau- und Wohnungswesen eingehende Untersuchungen an Förderbändern durch. Diese Versuche, bei denen sowohl verschiedene Sorten von Beton als auch Schüttgüter, wie Sand, Kies und Schotter, ebenso wie Backsteine gefördert werden, sollen Klarheit darüber schaffen, unter welchem grössten Neigungswinkel bei den einzelnen Materialien ein einwandfreies Fördern noch möglich ist, wobei gleichzeitig die hierfür günstigste Geschwindigkeit bestimmt wird. Daneben wird auch die Fördermenge in Abhängigkeit von Bandgeschwindigkeit und Steigungswinkel gemessen. Da bei den fahrbaren Bändern die Aufgabe des Materials in der Regel von Hand erfolgt, werden die Verhältnisse bei dieser Art der Beschickung geprüft, wobei insbesondere die Frage interessiert, wie weit überhaupt ein normales Band bei Handbeschickung ausgenutzt werden kann. Um die Grenze der Leistungsfähigkeit der Bänder zu ermitteln, werden sie anschliessend mittels einer mechanischen Aufgabevorrichtung beschickt, die es ermöglicht, die Materialmenge nach Wunsch zu verändern. Bei der Betonförderung ist ausserdem eine Sonderversuchsreihe vorgesehen, die darüber Aufschluss geben soll, wie die Festigkeit verschiedener Betonzusammensetzungen von der Förderweite, Fallhöhe und der Abwurfzahl auf das folgende Band abhängt. Da neun der namhaftesten deutschen Firmen ihre Fabrikate dem Institut für die Durchführung der Versuche zur Verfügung gestellt haben, wird es ausserdem möglich sein, die Bänder auch in maschinentechnischer Hinsicht einer vergleichenden Prüfung zu unterziehen.

Netzkupplungen durch kompoundierte Asynchronmaschinen. Auf Seite 41 von Bd. 90 der „S.B.Z." (am 23. Juli 1927) wurde auf die Bedeutung der kompoundierten Asynchronmaschine für die Kupplung von Kraftübertragungsnetzen, insbesondere solcher von ungleicher Frequenz hingewiesen; zugleich wurde deren Theorie damals kurz dargestellt und an die schöpferische Tätigkeit der A.-G. Brown, Boveri & Cie. auf diesem Gebiete erinnert. Seitens der Siemens-Schuckertwerke, die sich, wie weiterhin auch die beiden amerikanischen Grossfirmen der Elektroindustrie, gleichfalls schon wiederholt mit der Herstellung solcher Netzkupplungs-Umformer befassten, ist kürzlich (auf Seite 350 der Hauszeitung dieser Firma) eine Zusammenstellung der grössten bis heute seitens der genannten Grossfirmen der Elektrotechnik gebauten bezüglichen Maschinen veröffentlicht worden. Darnach haben die Siemens-Schuckertwerke den bisher grössten europäischen Netzkupplungs-Umformer, für 20000 kVA, zur Verbindung eines 50-periodigen Dreiphasennetzes mit einem $16^2/_3$-periodigen Einphasennetze im Kraftwerk Pfrombach der Mittleren Isarwerke aufgestellt, während die grösste amerikanische Ausführung einen solchen Umformer der Westinghouse-Gesellschaft, für 25000 kVA, zur Verbindung eines 25-periodigen mit einem 60-periodigen Netze betrifft und in Lockport N. J. in Betrieb steht.

Basler Rheinhafenverkehr. Das Schiffahrtsamt Basel gibt den Güterumschlag im November 1930 wie folgt bekannt:

Schiffahrtsperiode	1930			1929		
	Bergfahrt	Talfahrt	Total	Bergfahrt	Talfahrt	Total
	t	t	t	t	t	t
November . .	84368	9752	94120	32584	4189	36773
Davon Rhein	29728	9752	39480	—	11	11
Kanal	54640	—	54640	32584	4178	36762
Januar bis Nov.	952256	88211	1040467	522827	49456	572283
Davon Rhein	381645	75643	457288	429	6894	7323
Kanal	570611	12568	583179	522398	42562	564960

Zum ersten Mal hat dieses Jahr der gesamte Güterverkehr auf dem Rhein in Basel 1 Million Tonnen überschritten.

Klinikbauten in Lausanne. Der Staatsrat des Kantons Waadt ersucht den Grossen Rat im Zusammenhang mit der von der Nestlé and Anglo Swiss Condensed Milk Co. anlässlich ihrer Fusionierung mit der Gesellschaft Peter-Cailler-Kohler dem Kanton Waadt zwecks Errichtung eines wissenschaftlichen Instituts gemachten Schenkung von 1 Mill. Fr. um einen gleich hohen Kredit zum Bau einer dem Kantonspital angegliederten Klinik auf dem kürzlich erworbenen Beaureveil-Besitz. Die Klinik wird drei Gebäude umfassen und den Namen Hôpital Nestlé tragen.

Zur Erweiterung des Flugplatzes Basel hat der Grosse Rat 286000 Fr. für Landerwerb und 200000 Fr. für die Anschaffung von zwei Autobussen und die Erstellung von Garagen bewilligt.

Für den Ausbau des Gaswerkes in Genf bewilligte der Gemeinderat einen Kredit von 1750000 Fr.

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die REDAKTION: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL, Dianastrasse 5, Zürich.