Miller, Walter

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **35/36 (1900)**

Heft 23

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

Miscellanea.

Elektrische Vollbahnen in Italien. In der «Elektr. Zeitschr.» werden einige Angaben über die in Ausführung begriffene elektr. Anlage der 130 *km* langen Bahnlinien Lecco-Colico-Sondrio und Colico-Chiavenna gemacht, die jetzt noch mit Dampf betrieben werden. Die Adriatische Bahngesellschaft hat die Erlaubnis erhalten, 25 m^3 pro Sekunde von einem Wasserfall der Adda mit 30 *m* Gefälle nahe der Brücke von Desco abzuleiten. Dieser Wasserstrom wird dann durch einen Tunnel von 5 *km* Länge nach Morbegno, 16 *km* von Colico, geführt, wo 10 000 *P. S.* verfügbar sein werden. In der Centrale sollen drei Reaktionsturbinen von je 2000 *P. S.* zum direkten Antrieb von drei Dreiphasengeneratoren zu je 2000 *kw* aufgestellt werden, die bei 15 000 Volt mit 15 Perioden pro Sekunde arbeiten. Die Regulierung der Turbinen geschieht durch Motoren, die Erregung der Generatoren durch direkt gekuppelte Erregermaschinen. Die primäre Leitung von 15 000 Volt, die der Bahnlinie auf ihrer ganzen Länge folgt, wird oberirdisch auf Dreimantelisolatoren verlegt und auf denselben Masten befestigt, auf denen die Arbeitsleitung montiert ist. Nur in Tunneln sind die Leitungen wegen der Schwierigkeit der Isolation getrennt. Die sekundären Stationen liegen 10 *km* auseinander bei einer Spannung in der Arbeitsleitung von 3000 Volt. Der Durchmesser des Drahtes ist nur mit Rücksicht auf mechanische Festigkeit auf 8 *mm* festgesetzt. Motorwagen sind in zwei Typen vorhanden. Die einen für Lokalverkehr haben vier Motoren von je 75 bis 150 *P. S.*, die andern für Schnellzüge haben vier Motoren von je 125 bis 250 *P. S.* Die Anordnung der Motoren ist in allen Wagen die gleiche. Gewöhnlich sind nur zwei Motoren eingeschaltet, von denen jeder mit 3000 Volt primär arbeitet, während die andern beiden nur eingeschaltet werden, wenn bei halber Geschwindigkeit grösseres Drehmoment erforderlich ist. Bei dieser Einrichtung kann man ohne Anhängewagen auf 25 ‰ Steigung mit 65 *km* Geschwindigkeit oder mit gleicher Geschwindigkeit mit einem Zuge von 65 *t* bei 10 ‰ Steigung fahren. Man beabsichtigt, zunächst gleichzeitig fünf Lokalzüge und zwei Eilzüge in Betrieb zu haben. Das würde in den Zügen im Mittel 2500 *P. S.* und bei 65 % Wirkungsgrad in der Centrale etwa 3500 *P. S.* erfordern. Die noch verbleibende Energie soll für Licht und Kraft Verwendung finden.

Eine dritte East River-Brücke bei New-York wird geplant. Es handelt sich hierbei um eine Verbindung von New-York mit Long-Island, für die nach dem «Centralbl. der Bauvw.» eine Auslegerbrücke in Aussicht genommen ist, deren beide Zwischenpfeiler auf der zwischen Manhattan und Long-Island im East River liegenden lang gestreckten Insel Blackwells-Island Platz finden sollen. Die Gesamtlänge der Brücke ist zu 826 *m*, die Breite zu 46 *m*, die Höhe der Pfeiler zu 35 bis 36 *m* angenommen. Ueber die Brücke sollen zwei Hochbahnen, zwei doppelte Gleise für Kabelbahnen, zwei Wege für schweres Fuhrwerk, ausserdem Wege für leichtes Fuhrwerk, Fussgänger und Radfahrer geführt werden. Die Kosten sind zu 30 Millionen Franken, die Bauzeit zu zwei Jahren veranschlagt.

Monatsausweis über die Arbeiten am Simplon-Tunnel. Der Sohlstollen hat Ende Mai eine Gesamtlänge von 5362 *m* erreicht, 3092 *m* nordseits, 2270 *m* südseits, der gesamte Monatsfortschritt betrug 290 *m*. Nordseite: mittlerer Tagesfortschritt der mechanischen Bohrung (Kalkschiefer) 5,07 *m*, Wasserzudrang total 83 Sek./*l*, Arbeiter im Tunnel pro Tag durchschnittlich 1399, ausserhalb des Tunnels 924. Südseite: mittlerer Tagesfortschritt der mechanischen Bohrung (Antigoriogneiss) 4,29 *m*, Arbeiter im Tunnel pro Tag durchschnittlich 1228, ausserhalb des Tunnels 373, auf beiden Seiten und Arbeitsstellen zusammen also 3924. Drei Arbeiter sind tötlich verunglückt.

Nekrologie.

† **Walter Miller.** In Bonn, wo er sich einer Operation unterziehen wollte, ist Montag den 30. April 1900 *Walter Miller*, Maschineningenieur von Biberist (Kt. Solothurn) gestorben. Die Kunde von seinem Tode überraschte uns plötzlich, und erregte jäh die tiefe Empfindung, die uns immer überkommt, wenn ein lieber Freund von uns scheidet.

Wenige Wegsteine nur zeichnen den äussern Lebensgang Walter Millers. Am 12. Oktober 1870 in Biberist geboren, absolvierte er im Herbst 1889 als Erster das Gymnasium in Solothurn. In Leipzig studierte er während vier Semestern die Rechtswissenschaften, um sich später diesem seinem Lieblingsfache beruflich zu widmen. Der frühzeitige Tod seines als Ingenieur der *«Papierfabrik Biberist»* thätigen Bruders, an welcher der Vater des Verstorbenen hervorragend beteiligt war, liess ihn die Jurisprudenz mit dem Studium der Ingenieurwissenschaften vertauschen. Vom Herbst 1891 bis zum Sommer 1895 besuchte er das Polytechnikum Zürich, worauf der diplomierte Ingenieur als Volontär in die Maschinenfabrik J. M. Voith in Heidenheim (Württemberg) eintrat, welches Geschäft er am 1. Januar 1898 als angestellter Ingenieur und Maschinenkonstrukteur verliess. Da er später seine Dienste der «Papierfabrik Biberist» zu widmen gedachte, trat er zur weiteren technischen Ausbildung am 1. Januar 1898 bei den Herren Holzmann & Cie., Papierfabrik in Weisenbach im badischen Murgthal, ein. Diese Stellung behielt er bis zu seinem Tode. Bald erkannten seine Vorgesetzten, dass der Verstorbene nicht den breiten abgetretenen Weg der Mittelmässigkeit ging, sondern gewohnt war, selbstgewählte Ziele mit ungewohnter Arbeitsfreude zu verfolgen. Er wurde deshalb auch wiederholt beauftragt, in einer Filiale des Holzmann'schen Geschäftes, in Brohl a. Rh., in Abwesenheit des dortigen Direktors dessen Stelle zu vertreten. — Der Mann, der von einer starken, selbstbewussten Individualität und einer seltenen Schaffensfreude beseelt war, der seinen Horizont weit über die Normaldistanz hinausgeschoben hatte, verdient es, dass seine Freunde und Bekannten auch übers Grab hinaus seiner in gemeinsamer Trauer und in warmer aufrichtiger Achtung gedenken.

R. S.

Konkurrenzen

Bebauungsplan für die Umgebung des ehemals kurfürstlichen Schlosses in Mainz. (Bd. XXXV. S. 43.) Es sind 49 Entwürfe eingegangen. I. Preis (3000 M.) Arch. *Pützer*, Privatdozent in Darmstadt, II. Preis (2000 M.) Arch. *C. Sutter* in Mainz, III. Preis (1000 M.) Stadtbaumeister *Genzmer* und Arch. *Euler* in Wiesbaden. Zwei Entwürfe wurden zum Ankauf empfohlen.

Redaktion: A. WALDNER
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

aux côtés de l'inventeur Alfred Nobel, à l'établissement et à l'exploitation de la fabrique de dynamite d'Isleten, sur le lac des Quatre-Cantons, lors de la construction du chemin de fer du Gothard.

Vos professeurs sont renommés pour leur savoir, leur expérience et leur dévouement. Autour de leurs chaires se pressent les élèves de la Suisse et de l'Etranger. J'avais récemment le plaisir de causer avec un jeune français, fils d'un de nos ingénieurs les plus distingués, qui me donnait quelque idée des cours qu'il suivait à l'école de Zurich; il se félicitait et s'enorgueillissait de compter au nombre des élèves de cette belle institution.

Dans mes visites à l'Exposition, j'ai commencé l'examen des sections de la Suisse. J'ai vu les beaux avancements du Simplon, j'ai admiré les moteurs à vapeur de Winterthur et de Zurich et les dynamos de vos grands constructeurs, les instruments scientifiques et de précision, les progrès de l'électrolyse. J'oserai dire que la Suisse va remporter à l'Exposition un triomphe éclatant. Votre part dans cette victoire sera des plus brillantes.

N'avez-vous pas, d'ailleurs, largement contribué au progrès merveilleux de votre beau pays?

Ces Alpes, à peine accessibles, qui ne donnaient autrefois que des produits agricoles achetés au prix du plus dur labeur, vous en avez fait, à force d'industrie, le rendez-vous du monde entier. Vos glaciers, vos neiges, vos torrents, livrent aujourd'hui à la plaine leur énergie docile et profitable.

Je suis fier, Messieurs, d'avoir été accueilli au milieu de vous ce soir et je bois: aux anciens élèves de l'Ecole polytechnique de Zurich.»

M. Naville a transmis à la réunion les regrets du Colonel Bleuler, président du conseil d'école, empêché d'y assister par suite de maladie, M. Naville a ensuite fait ressortir les avantages considérables que retiraient les élèves de l'école polytechnique de Zurich de l'enseignement à la fois théorique et pratique qu'y enseignent des professeurs distingués et de la nécessité de maintenir l'enseignement théorique à la hauteur des progrès modernes de la science, car la plupart des inventions nouvelles ont eu pour base et fondement la science pure, il a ajouté qu'à ce titre il faudrait bien encore quelque temps pour que puisse s'implanter dans un pays démocratique tel que la Suisse, l'idée déjà réalisée par le grand Empire allemand voisin, de conférer aux ingénieurs le titre de docteur, qui paraitrait même bizarre dans un pays de langue française, où l'on donne maintenant à l'appellation docteur uniquement le sens d'un docteur en médecine.

Le banquet s'est terminé par quelques paroles éloquentes de M. Sand adressées aux membres du Comité de Paris, qui ont tant fait pour la réussite de cette fête, et principalement à son infatiguable président, M. Max Lyon, et par les courts remerciements de ce dernier. La chaleur devenant étouffante, le banquet a été levé, sans que M. Post ait pu prononcer le toast qu'il destinait à notre cher secrétaire M. Paur, et sans qu'un autre membre ait pu remercier les dames, d'avoir bien voulu nous honorer de leur présence, mais chacun gardera le souvenir de leur amabilité et de leurs grâces.

Après le banquet, on a pris le café en plein air sur la terrasse du jardin d'acclimatation et tard seulement les nombreux groupes se sont dispersés entendant les derniers échos des sons harmonieux de la brillante fanfare suisse de Paris.

A. R.