Sulzer, Robert

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **71 (1953)**

Heft 26

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Nutzungsbedingungen

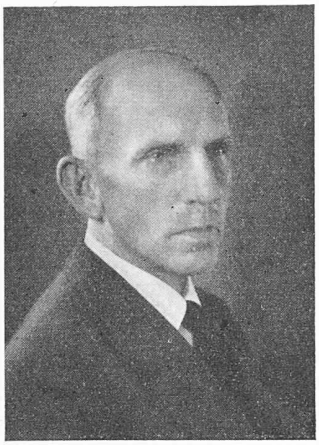
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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



MAX VON MURALT

EL.-ING.

1884 1953

gen Jahren für die Eidgenössische Baudirektion die Ueberwachung der elektrischen Installationen in vielen im Laufe der Nachkriegszeit erstellten Grosstankanlagen für flüssige Brennstoffe zu übernehmen, bis der Tod diesem Wirken nun ein Ende setzte.

Max von Muralt war ein viel zu tatenfroher Mensch, als dass die berufliche Arbeit sein Leben voll ausgefüllt hätte. Schon in jungen Jahren war er ein begeisterter Sportfreund, der Fussball und Rudern, Schwimmen und Tennis, später auch einen mässigen Bergsport pflegte. Er schätzte eine nette Geselligkeit, was ihn besonders die Anlässe seiner Zunft und der von ihm mitbegründeten Zürcher Maschineningenieur-Gruppe der G. E. P. stets gerne besuchen liess. Ebenso brachte er den Verhandlungen im Ausschuss der G. E. P, in den er an der Generalversammlung in Zürich 1923 gewählt wurde und dem er bis zu seinem Tode angehörte, immer grosses Interesse entgegen.

Harte Schläge des Schicksals in der Familie durch den Verlust seiner Gattin vor wenig mehr als Jahresfrist, nach über 40jährigem glücklichem Zusammensein, sowie eines Sohnes schon im Knabenalter, blieben ihm nicht erspart. Seine Umwelt liess er dies zwar nie anmerken; als ganzer Mann hat er diese und andere Heimsuchungen ruhig und ohne Klagen auf sich genommen, obschon sie seinem bereits seit längerer Zeit angegriffenen Gesundheitszustand sicher erheblich zugesetzt haben. Eine auf dienstlicher Fahrt im vergangenen Winter geholte starke Erkältung vermochte sein geschwächtes Herz nicht mehr zu überwinden. Nach längerem Kranksein ist er kurz nach den Ostertagen unerwartet von uns gegangen, tief betrauert nicht nur von seinen Angehörigen als liebevoller und fürsorglicher Vater, sondern auch von seinen Freunden, die ihn als zuverlässigen, guten Kameraden stets in treuer Erinnerung behalten werden. Ed. Fankhauser

† **Jacques Giacometti,** Bau-Ing., von Vicosoprano, geb. am 6. Juni 1882, Eidg. Polytechnikum 1901 bis 1905, ist am 11. Februar 1953 in Zürich gestorben. Nach vier Jahren Praxis beim Bau der Lötschbergbahn leitete er von 1911 bis 1939 in Paris ein Bureau für Bergbauinstallation und Erzaufbereitung, nur unterbrochen durch Militärdienstleistung 1914/18 als Genieoffizier für Festungsbauten. Auch der zweite Weltkrieg sah ihn in gleicher Eigenschaft dem Vaterlande dienen, und in der Nachkriegszeit lebte unser G. E. P.-Kollege dauernd in der Schweiz, mit verschiedenen Bauführungen und Studienreisen beschäftigt.

† **Hans Herzog - In Albon,** Masch.-Ing. S. I. A., G. E. P., von Bern, geb. am 28. März 1883, Eidg. Polytechnikum 1903 bis 1907, ist am 27. Januar 1953 in Basel gestorben. Er hat die Hälfte seiner beruflichen Laufbahn bei den Lonza-Werken zurückgelegt. Zuerst war er als Montage- und Betriebsingenieur, dann als Werkdirektor-Stellvertreter in Visp und Gampel, hierauf hatte er die Oberbauleitung und Inbetriebsetzung des Werkes Waldshut inne, um zuletzt als Oberingenieur bei der Generaldirektion in Basel zu wirken. Seit 1922 war er als konsultierender Maschinen-Ingenieur in Basel tätig.

† **Robert Sulzer, Dr. h. c.,** geb. 24. Febr. 1873, Eidg. Polytechnikum 1894—98, G. E. P., S. I. A., ist am 19. Juni 1953 in Winterthur einem Herzschlag erlegen. Der Verstorbene hat während über 50 Jahren seine hervorragenden Fähigkeiten in den Dienst der Firma Gebr. Sulzer gestellt und durch seine hohen menschlichen Qualitäten die Anhänglichkeit und Hochachtung aller seiner Mitarbeiter in Bureau und Werkstätten sowie eines weiten Bekanntenkreises erworben. Ein Nachruf folgt.

MITTEILUNGEN

Wettbewerb für den Entwurf von Gleisbremsen (SBZ 1952, Nr. 39, S. 572). Das Preisgericht ist bereits am 17. Februar zur ersten Beratung über die terminmässig eingegangenen 22 Ausarbeitungen zusammengetreten. Die Beurteilung und Bewertung der Entwürfe erforderten einen Zeitraum von fast drei Monaten, so dass die zuerkannten Preise am 15. Mai den Preisträgern in feierlicher Sitzung in Darmstadt ausgehändigt werden konnten. Von den eingereichten Entwürfen waren 10 in die engere Wahl genommen worden; von diesen wurden drei mit einem Preis ausgezeichnet. Allerdings wurde kein erster Preis zuerkannt, weil keine Lösung vorlag, die alle mit dem Ausschreiben beabsichtigten Ziele erfüllte.

Unter den anerkannten Entwürfen befanden sich drei Vorschläge für zweiseitige, nicht unmittelbar gewichtsabhängige Balkenbremsen, die sämtlich mit Druckluft arbeiten, sowie eine einseitige Balkenbremse, deren Bremskraft von dem nicht gebremsten Rad durch dessen Gewicht mit Hebelwirkung ausgeübt wird. Der dritte Preis wurde einer neuartigen Konstruktion zuerkannt, bei der die Bremswirkung dadurch erzielt wird, dass die ablaufenden Wagen gegen nach unten ausweichende Rampen laufen; diese Rampen sind als Schraubengangflächen auf Kreiszylindern, sog. «Bremsspindeln», angelegt, deren Drehung eine Flüssigkeitsbremse betätigt. Nach diesem Vorschlag laufen nur die Spurkränze der Räder auf, ohne dass eine Reibung an den Radflächen entsteht; der bei den bisherigen Bremsbauarten in seiner Auswirkung unberechenbare, weil stark schwankende Reibungsbeiwert μ ist also ohne Einfluss. Auch unter den angekauften Entwürfen waren ausser einer verbesserten Wirbelstrombremse zwei weitere erstmals auftretende Bauarten eingereicht, deren eine hydraulisch betätigte, von den Radreifen niederzudrückende Kolben vorsieht, während die zweite mit neuartiger Ausnutzung elektromagnetischer Kräfte je nach der Zuführungsrichtung des Stromes bremsend oder beschleunigend zu wirken vermag. Auch bei diesen beiden Vorschlägen ist der Reibungsbeiwert ganz ausgeschaltet. Nur die oben genannte, an einem Rad jeder Achse angreifende Balkenbremse ist unmittelbar gewichtsabhängig. Bei allen übrigen Vorschlägen ist die Mitwirkung des Wagengewichtes bei der Regelung der Bremskraft in Steuerorgane gelegt, die ausserhalb der eigentlichen Bremse angeordnet werden.

Als Verfasser der Entwürfe wurden ermittelt:

Zwei zweite Preise zu je 12 000 DM:

Obering. Herbert Ahlgrimm, Braunschweig

Dr.-Ing. Franz Jordan, Berlin-Lichterfelde

Dritter Preis (8000 DM):

Prof. Dr.-Ing. Friedrich Raab, Karlsruhe, mit Prof. Dr.-Ing. Karl Kollmann, Karlsruhe

Fünf Ankäufe zu je 3500 DM:

Dr.-Ing. Jakob Huber, Zürich, mit Ing. Walter Briner, Zürich; Dipl.-Ing. Fritz Drapal, Freiburg/Breisgau, mit Ing. Paul Schöde, Wuppertal-Barmen; Baurat Dipl.-Ing. Erwin Wilke, Hagen/Westfalen, mit Ing. Paul Schöde, Wuppertal-Barmen; Dipl. Ing. Walter Wirth, Uitikon am Albis (Schweiz); Etablissements Saxby, Paris.

Danach sind an den eingereichten Arbeiten mit ihren vielfach ganz neuartigen Grundgedanken und Konstruktionsweisen sowohl bekannte Gleisbremsenfachleute als auch erstmals hervortretende Urheber beteiligt. Dass ein so beachtlicher Teil der prämiierten Entwürfe ausländische Verfasser hat, kennzeichnet die Dringlichkeit und internationale Bedeutung des Gleisbremsenproblems. Gemäss den Ausschreibungsbedingungen werden die Vorschläge in der «Eisenbahn-Technischen Rundschau» veröffentlicht werden.

Gründung einer schweizerischen Fachgruppe für Wärmebehandlung. Anlässlich der am 17. und 18. März 1953 unter der Leitung von Prof. Dr. A. von Zeerleder, Präsident des Schweiz. Verbandes für die Materialprüfungen der Technik, in Zürich durchgeführten Diskussionstagung über «Industrielle Stadtgasverwendung» wurde an einer Zusammenkunft der interessierten Kreise die Schaffung einer schweizerischen Organisation auf dem Gebiet der Härtereitechnik und Wärmebehandlung einhellig befürwortet. Am 6. Juli 1953 findet nun im Auditorium I des Maschinenlaboratoriums der ETH, Sonneggstrasse 3, Zürich, 10.25 h, die erste Fachtagung verbunden mit der Gründungsversammlung der Schweiz. Fachgruppe für Wärmebehandlung statt. An dieser Tagung werden sprechen: