

# Fränkel, Wilhelm

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **25/26 (1895)**

Heft 16

PDF erstellt am: **13.09.2024**

## **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.

Betriebsrente. Dann verlangen die verschiedenen Spezialsysteme eine stetige und peinlich scharfe Kontrolle, so dass eine Herabsetzung der bisherigen Verwaltungskosten kaum erreichbar wäre. Selbst bei Materialbeschaffungen liessen sich namhafte Ersparnisse nicht erzielen. Einerseits verlangen die verschiedenen Systeme verschiedene Materialien, und ob 500 oder 1000 Tonnen Kohlen bezogen werden, der Beschaffungspreis bleibt fast derselbe.

**Bisherige Betriebsergebnisse der Berner Oberland Bahnen.**

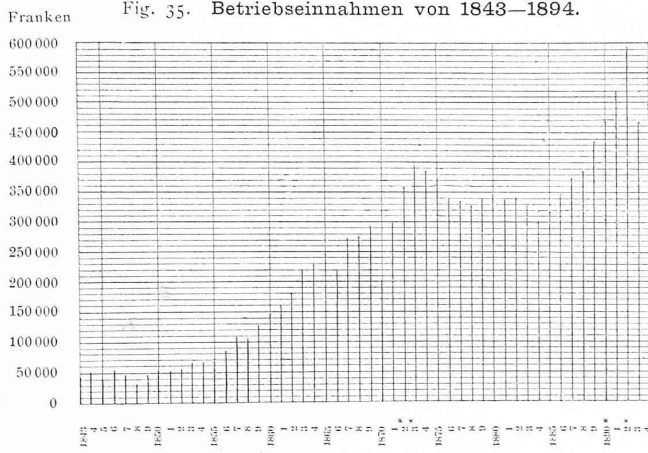
|  | 1891    | 1892    | 1893    | 1894    |
|--|---------|---------|---------|---------|
| Ertrag aus dem Personentransport . Fr.           | 234 828 | 269 965 | 305 152 | 342 557 |
| Anzahl Reisende . . . . .                        | 130 832 | 154 372 | 169 345 | 186 817 |
| Einnahmen auf das Bahn-km . »                    | 97 84   | 11 248  | 12 715  | 14 273  |
| in % der gesamten Transporteinnahmen . . . . . » | 82,26   | 83,48   | 83,14   | 86,13   |
| Ertrag aus dem Güterverkehr . . . »              | 41 968  | 43 811  | 43 332  | 55 152  |
| beförderte Tonnen . . . . .                      | 10 653  | 10 692  | 9 236   | 10 875  |
| Einnahmen auf das Bahn-km . »                    | 17 48   | 18 25   | 18 05   | 18 49   |
| » » » Tonnen km »                                | 28,60   | 28,48   | 31,01   | —       |
| Gesamteinnahmen . . . . . »                      | 285 791 | 323 936 | 367 013 | 397 709 |
| auf das Bahn-km . . . . . »                      | 11 908  | 13 497  | 15 292  | 16 967  |
| » » Nutz-km . . . . . »                          | 4,08    | 4,11    | 4,44    | 4,78    |
| Summe der reinen Betriebskosten »                | 185 231 | 174 034 | 183 084 | —       |
| auf das Bahn-km . . . . . »                      | 7717    | 7251    | 7628    | —       |
| » » Nutz-km . . . . . »                          | 2,64    | 2,21    | 2,21    | —       |
| in % der Transporteinnahmen                      | 64      | 53      | 49      | —       |
| Betriebsüberschuss . . . . . »                   | 100 559 | 149 902 | 183 928 | —       |
| auf das Bahn-km . . . . . »                      | 4190    | 6246    | 7663    | —       |
| Baukosten auf das Bahn-km . . . »                | 127 566 | 131 352 | 133 243 | —       |
| Reinertrag der Baukosten . . . %                 | 3,28    | 4,75    | 5,75    | —       |

Das Gegenüberstellen dieser Ergebnisse zeigt, dass die Bahn in gesunder, ruhiger Entwicklung sich befindet. Dass deren ungewöhnlich grosse Leistungen niemals mittelst Pferbebetrieb hätten erreicht werden können, liegt auf der Hand.

Dank der umsichtigen und uneigennütigen Verwaltung der Bahn hat dieselbe den Minierarbeiten einiger Spekulanten, die ihre Blicke mit Vorliebe auf neugegründete Kleinbahnen richten, Stand gehalten und das Geschäft auf sichern Grund verankert. Das riesige Wachsen des Verkehrs im Berner Oberland veranschaulicht noch besser als obige Tabelle die untenstehende graphische Darstellung. Daraus erkennt man, dass auch bei Verkehrsanstalten für Touristen der Ertrag vom Wetter, Krieg oder Frieden unwesentlich beeinflusst wird. Was während der Kriege verloren geht, bringen die folgenden Jahre reichlich wieder ein (Fig. 35).

**Thuner- und Brienersee.**

Fig. 35. Betriebseinnahmen von 1843—1894.



1872\* Eröffnung Bodelbahn. 1873\* Eröffnung Trajekt BB. 1890\* Eröffnung B.O.-B. 1892\* Eröffnung des Kanals.

Der Güterverkehr ist, da die Thäler keine Industrie und keinen Durchgangsverkehr haben, verhältnismässig gering und beruht zudem auf niedrigen, in der Konzession festgesetzten Frachtsätzen. So kam früher der Transport von 10 / Kohlen zwischen Interlaken-Grindelwald auf 200 Fr. zu stehen, während für dieses Quantum der Bahntarif nur 37 Fr. beträgt.

Nachdem nun Grindelwald wieder aufgebaut ist und die Transporte für die neuen Anschlussbahnen aufgehört haben, wird er sogar zukünftig eine wesentliche Schwächung erfahren.

Als Steuern ruhen auf dem Betrieb die Gemeinde-, Staats- und Brandsteuer. Sie erreichten im Jahre 1893 die beträchtliche Höhe von 6386 Franken. (Forts. folgt.)

**Nekrologie.**

† Dr. Wilhelm Fränkel. In der Nacht vom 13. zum 14. dies starb in Dresden nach langer und schwerer Krankheit im Alter von 54 Jahren Herr Geh. Hofrat Dr. Wilhelm Fränkel, Professor der Ingenieurwissenschaften an der königl. technischen Hochschule daselbst. Sein Tod bedeutet einen ebenso schweren Verlust für die genannte Anstalt, wie für die technische Wissenschaft; denn mit dem Verstorbenen ist nicht nur ein hervorragender Lehrer, sondern auch ein bedeutender Gelehrter dahingegangen, der sich durch theoretische und durch praktische Arbeiten auf dem Gebiete der Baustatik, sowie des Brückenbaues um die gesamte technische Welt hohe Verdienste erworben hat.

Der Verstorbene war am 1. Januar 1841 in Odessa geboren, studierte 1857—1862 am Dresdener Polytechnikum und wirkte nach dreijähriger praktischer Thätigkeit in der Stellung eines Ingenieurs der sächsischen Staatsbahnen seit 1868 als Dozent und seit 1869 als Professor der Ingenieurwissenschaften an der genannten technischen Hochschule. Er wurde 1878 zum Baurat, 1890 zum geheimen Hofrat ernannt und durch Verleihung eines hohen Ordens ausgezeichnet. Eine Wahl zum Rektor lehnte er ab, dagegen hat er dem technischen Oberprüfungsamte durch eine Reihe von Jahren angehört.

Von seinen Schriften sind zu nennen: «Ueber Drehscheiben und Scheibebühnen» 1876, «Bewegliche Brücken» 1885. Ausserdem hat er in technischen Zeitschriften zahlreiche Arbeiten von bleibendem Werte veröffentlicht, unter denen hier die Einführung der «Einflusslinien» erwähnt werden mag. Für die Prüfung eiserner Brücken konstruierte Fränkel drei unter seinem Namen auch in der Schweiz bekannte Apparate, den Durchbiegungszeichner, den Dehnungszeichner und den Schwingungszeichner. Bekanntlich wurde er im Jahr 1893 von der Berner Regierung als Experte berufen, um mit seinem Schwingungszeichner Beobachtungen an der Kirchenfeldbrücke auszuführen.\*)

† Dr. Lothar von Meyer. In der Nacht zum 12. April verschied in Folge eines Schlaganfalls im 66. Lebensjahre der hervorragende Chemiker Dr. Lothar von Meyer zu Tübingen, wo der Verstorbene zuletzt als ordentlicher Professor an der Universität und als Direktor des chemischen Instituts wirkte. Der genannte, in Varel a. d. Jade geborene Gelehrte, der in Zürich, Würzburg und Heidelberg sein medizinisches Studium absolvierte, habilitierte sich 1858 als Docent für Physik und Chemie an der Breslauer Universität und hat als Professor für verschiedene Naturwissenschaften an der Forstakademie in Eberswalde, als Professor der Chemie am Polytechnikum in Karlsruhe und in gleicher Eigenschaft an den Universitäten zu Göttingen und Tübingen eine 37jährige erfolgreiche Lehrthätigkeit ausgeübt. Vornehmlich in zwei Zweigen der Chemie, auf dem Gebiete der physiologischen und theoretischen Chemie rühren von dem Verstorbenen wertvolle Forschungen her. Durch die Aufhellung der Lehre von den Blutgasen hat er die physiologische Chemie, durch seine Untersuchungen über die Beziehungen der spezifischen Wärme zum Atom- und Molekulargewicht, über das Avogadro'sche Gesetz über Isomorphismus zwischen salpetersaurem Natron und kohlen-saurem Kalk und besonders über die Natur der chemischen Elemente, die theoretische Chemie bereichert. Im Zusammenhange hat Meyer seine Anschauungen über die allgemeine Chemie in dem weitverbreiteten Werke «Die modernen Theorien der Chemie» dargestellt.

Redaktion: A. WALDNER  
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

**Vereinsnachrichten.**

**Gesellschaft ehemaliger Studierender**  
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

**Stellenvermittlung.**

- Gesucht ein *Maschineningenieur* als Zeichnungslehrer in ein Technikum. (984)
- Gesucht ein junger *Maschineningenieur* als Reisender. (985)
- Gesucht ein junger *Ingenieur* für geodätische Arbeiten, namentlich Nivellements. (986)
- Gesucht zwei *Ingenieure* für Brückenbau mit mehreren Jahren Praxis. (987)

Auskunft erteilt

Der Sekretär: H. Paur, Ingenieur,  
Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

\*) Schweiz. Bauzeitung Bd. XXI S. 137.