Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 29/30 (1897)
Heft: 19

Sonstiges

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 01.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

würde der Tunnel wesentlich tiefer gelegt. Sein Nordportal bei Klus käme auf 1230 *m*, sein Südportal bei Ferden auf 1290 *m* über Meer zu liegen. Die Länge würde sich von 6850 *m* auf 11 500 *m* vermehren und die Maximalgefälle der Zufahrtsrampen würden sich auf der Nordseite auf 25‰ und der Südseite auf 26‰ ermässigen. In die Konzession wurde jedoch diese Variante nicht aufgenommen, doch sind, wie verlautet, in jüngster Zeit Schritte gethan worden, um wieder auf die Variante zurückzukommen.

Hat seiner Zeit Herr Teuscher seine Lötschbergbahn dem früheren Gemmi-Projekt entgegengestellt, so kommt nun Herr Ingenieur *E. Stockalper* in Sitten und stellt der Lötschbergbahn ein neues Projekt entgegen, das ohne allen Zweifel näherer Beachtung wert ist. [1]) Anstatt den Weg durch das Kanderthal einzuschlagen, führt Herr Stockalper seine Verbindungslinie durch das Simmenthal und durchfährt das Gletschermassiv des Wildstrubel mit einem 14 *km* langen Tunnel, der unterhalb Leukerbad, bei Inden wieder zu Tage tritt. Von dort führt die Linie über Leuk nach Raron, wo sie in die Simplonbahn einmündet.

Bei einem flüchtigen Blick auf die Karte wird dieses Projekt anfangs nicht recht einleuchten, denn Herr Stockalper macht, um von Thun aus an das Nordportal des Simplon-Tunnels zu gelangen, einen ziemlich grossen Umweg. In der That ist auch die reelle Länge der Linie Thun-Simmenthal-Brieg um etwa 14 *km* grösser, als die des Lötschbergbahn-Projektes. Bei genauerer Prüfung ergeben sich jedoch grössere Vorteile für das Simmenthal-Projekt. Betrachtet man den Thalweg zwischen Erlenbach (683 *m*) und dem Nordportal des Wildstrubel-Tunnels, das nur 1118 *m* über Meer liegt, so ergiebt sich eine mittlere Steigung von etwa 10‰. Selbstverständlich ist diese Steigung nicht durchweg gleichmässig, aber doch derart, dass man mit Rampen von 5—15‰ das Norportal erreichen kann, ohne künstliche Entwickelungen einzuschalten. Dies allerdings mit Ausnahme einer 3,8 *km* langen Strecke bei Weissenbach, wo eine Rampe von 20‰ angelegt werden muss. Da bei dem Simmenthal-Projekt, infolge der tiefen Tunnellage, die Summe des Steigens und Fallens zwischen Thun und Brieg nur 937 *m* beträgt, gegenüber von 1676 *m* bei der Lötschbergbahn, so ergiebt sich für das erstere eine *virtuelle* Länge von bloss 129 *km* gegen 146 *km* für das letztere, somit eine Abkürzung von etwa 17 *km*, wenn die *virtuelle*, nach der Formel von *Amiot* berechnete Länge in Betracht gezogen wird. Bei einer mittleren Expresszugs-Geschwindigkeit von 55 *km* in der Stunde könnte somit die Strecke Thun-Brieg durch das Simmenthal in $2^h 20^m$ befahren werden, während durch den Lötschberg $2^h 39^m$ erforderlich wären. Als eine natürliche Folge dieser Verhältnisse sind auch die Betriebskosten entsprechend günstiger. Anders verhält es sich jedoch mit den Baukosten, die wegen des erheblich längeren Tunnels auf 47 Millionen Franken veranschlagt werden, gegenüber von 42,6 Millionen beim Lötschberg-Projekt. Der Tunnel allein würde bei einem Einheitspreise von 2200 Fr. die Summe von 30,8 Millionen Fr. absorbieren, gegenüber 15 Millionen beim Lötschberg-Projekt.

Herr Stockalper stellt im Verlaufe seiner Studie nun auch noch Vergleiche an zwischen seinem Projekte und der Variante des Lötschberg-Projektes mit längerem, tieferliegendem Tunnel. Hier sind die Verhältnisse weniger günstig, indem die virtuelle Länge der Variante bloss 120,3 *km* beträgt, gegenüber 128,7 *km* des Simmenthal-Projektes, dagegen erheben sich die Baukosten des ersteren auf 48 Millionen gegen 47 Millionen Franken des letzteren. Immerhin glaubt Herr Stockalper, dass trotz der etwas grösseren virtuellen Länge sein Projekt schon deshalb der Lötschberg-Variante überlegen sei, weil seine Nordrampe, in gesicherterer topographischer Lage befindlich, den Unbilden der Witterung, namentlich während des Winters, weniger ausgesetzt sei und weniger Verbauungen erfordere. Im Ferneren bediene das Simmenthalbahn-Projekt eine viel grössere Bevölkerung der durch dasselbe durchzogenen Thäler (20 600 Einwohner gegen 10 800) im Kanton Bern und sei auch mit Rücksicht auf den Kanton Wallis und die Interessen der Simplon-Bahn vorteilhafter.

Anschliessend an den Bau dieser Normalbahn regt Herr Stockalper noch die Anlage einer Zahnradbahn von der Station Leuk-Guttet (964 *m*) nach der Station Leuk-Souste der J. S. B. (624 *m*) an, die für den Reisenden- und Gepäck-Verkehr eingerichtet, die virtuelle Länge um weitere 21 *km* abkürzen würde. Den Betrieb derselben denkt sich Herr Stockalper elektrisch, und zwar könnten hiezu die Wasserkraft-Anlagen am Südportal des Tunnels verwendet werden.

Herr Stockalper sagt am Schluss seiner Denkschrift, dass es ihm dabei namentlich daran gelegen gewesen sei, die Aufmerksamkeit der Behörden und der Einwohnerschaft der beteiligten Kantone auf sein Projekt zu lenken, damit dasselbe genauer geprüft und mit den anderen Projekten in Vergleich gestellt werde.

[1]) Thoune-Simmenthal-Simplon, par *E. Stockalper*, Ingenieur. Sion, Imprimerie F. Aymon 1897.

Litteratur.

Les locomotives suisses. Ouvrage illustré de 80 phototypies, de 81 planches hors texte, une carte des chemins de fer suisses. Par *Camille Barbey*. Genève, *Ch. Eggimann & Cie.*, libraires éditeurs 1896. Imprimeurs: Maurice Reymond & Cie. Format: 29 × 39 *cm*. Prix 60 Frs.

Wir hoffen, dass es weder zu spät, noch nach all dem Wissenswerten, was unsere Zeitschrift über die letztjährige Landesausstellung bereits veröffentlicht hat, für unsere Leser ermüdend sei, wenn wir nachträglich nochmals auf ein Werk zurückkommen, das speciell durch die Ausstellung hervorgerufen und an derselben preisgekrönt wurde.

Es ist dies die schöne Veröffentlichung unseres Kollegen *Camille Barbey*, auf welche bereits von fachkundiger Seite als auf eine «schätzenswerte Ergänzung der Ausstellung auf dem Gebiete des schweizerischen Lokomotivbaues» hingewiesen worden ist.[1]) Das Werk fand, wie wir erfahren haben, leider gerade in den Kreisen der Schweiz, für die es geschrieben wurde, nicht die Verbreitung, die es beanspruchen darf und dies bietet uns neben anderem den gewünschten Anlass, diejenigen Leser, die es noch nicht kennen sollten, in gedrängter Kürze mit demselben bekannt zu machen.

Treten wir sofort auf den zweiten Teil des stattlichen Bandes, auf die beigegebenen 81 Tafeln, ein. Derselbe wird eingeleitet durch eine Eisenbahnkarte der Schweiz im Masstab von 1:600 000. Die von der Topographischen Anstalt Winterthur in Farbendruck ausgeführte Karte giebt einen Ueberblick über die am 1. Januar 1896 im Bau und Betrieb befindlichen Eisenbahnen (unter Weglassung einiger kleinerer Specialbahnen), wobei die einzelnen Netze durch verschiedenfarbigen Druck auseinandergehalten sind.

In den ersten sieben Tafeln sind die Längenprofile einiger Normalbahn-Strecken unseres Eisenbahnnetzes wiedergegeben, nämlich die Linien: Genf-St. Maurice, Lausanne-Bern, Biel-Delsberg-Basel, Cossonay-Pontarlier, Delsberg-Delle, Fräschels-Lyss, Aarburg-Bern-Scherzlingen, Olten-Aarau-Immensee, Wohlen-Bremgarten, Basel-Olten-Luzern, Bern-Langnau-Luzern, Aarau-Zürich-Romanshorn, Sargans-Rorschach-Winterthur und die Gotthardbahn.

Die folgenden Tafeln Nr. 8 bis 68 geben eine sehr vollständige Darstellung in geometrischen Ansichten, Schnitten und Grundrissen der hauptsächlichsten in der Schweiz in Betrieb stehenden Lokomotiv-Typen. Es ist dies, unseres Erachtens, der bedeutendste und wichtigste Teil des Werkes. Obschon einzelne Eisenbahn-Gesellschaften Albums ihrer Lokomotiv-Typen besitzen, obschon auch die eidg. Statistik über das Rollmaterial der schweizerischen Eisenbahnen eine sehr einlässliche Zusammenstellung der Haupt-Verhältnisse sämtlicher im Betrieb stehenden Lokomotiven mit schematischen Zeichnungen derselben enthält, so finden wir hier in ziemlich grossem Masstab eine Wiedergabe der Konstruktions-Zeichnungen, wie wir sie in ähnlichem Umfang noch nicht besitzen. Wir glauben sowohl den Besitzern des Albums, als auch denjenigen, die es werden wollen, einen Dienst zu leisten, wenn wir die dargestellten Lokomotiven, schematisch klassifiziert, in nachfolgender Tabelle zusammenstellen:

[1]) In dem Aufsatz: Ein Gang durch die Gruppe 34 der schweizerischen Landesausstellung von *A. Bertschinger*, Bd. XXVIII S. 70 u. 71.

I. Einstufige Lokomotiven:

A. **Express-Lokomotiven** mit 70 und mehr *km* Maximalgeschwindigkeit

			Jahr der Inbetriebsetzung:	*Herkunft:*
mit 2 gekuppelten Achsen (A^2).				
Jura-Simplon-B.		Nr. 27—32	1888/9	Lok.-Fab. W'thur
Gotthard-B.		» 25—30	1882	Krauss & Co.
»		» 31—33	1890	Maffei
Schw. Central-B.		» 146—155	1893	Masch.-Bau-Ges. Mülhausen und Lok.-Fab. W'thur
mit 3 gekuppelten Achsen (A^3).				
Schw. Central-B.		Nr. 91—95	1882/3	Hauptwerkstätte Olten
Schw. Nordost-B.	T[1])	» 171—192	1886/95	Lok.-Fab. W'thur
Schw. Central-B.	T	» 111—117	1888/9	Hauptwerkstätte Olten
»	T	» 201—210	1892	Masch.Bau-Ges. Mülhausen

B. **Personenzugs-Lokomotiven** mit 65 und 60 *km* Maximalgeschwindigkeit

mit 2 gekuppelten Achsen (B^2).				
Schw. Nordost-B.	T	Nr. 207—249	1874/95	Krauss & Co. u. Kessler Esslingen
» »	T	» 216—217	1876	Krauss & Co.
mit 3 gekuppelten Achsen (B^3).				
Gotthard-B.		Nr. 181—192	1882/3	Kessler & Lok.-Fab. W'thur
Jura-Simplon-B.	T	» 401—431	1870/76	Köchlin, Mülhausen
Verein. Schw.-B.	T	» 151—154	1892	Sächsische Maschfab. Chemnitz

C. **Güterzugs-Lokomotiven** mit 55 und 50 *km* Maximalgeschwindigkeit

mit 3 gekuppelten Achsen (C^3).				
Schw. Nordost-B.[2])	T	Nr. 323—350	1873/95	Lok.-Fab. W'thur & Kessler
Schw. Central-B.		» 65—69	1878	Lok.-Fab. W'thur
»	T	» 96—100	1885/7	Hauptwerkstätte Olten
»	T	» 126—127	1890	» »
Jura-Simplon-B.	T	» 512—555	1869/92	Köchlin, Mülhausen
»	T	» 561—565	1890	Lok.-Fab. W'thur
Gotthard-B.	T	» 67—83	1890/95	» »
»	T	» 41—66	1874/82	Krauss & Kessler

D. **Berglokomotiven** mit unter 50 *km* Maximalgeschwindigkeit

mit 4 gekuppelten Achsen (D^4).				
Verein. Schw.-B.		Nr. 61—64	1876/7	Masch.-Fab. Chemnitz
Gotthard-B.	T	» 101—136	1882/95	Maffei & Lok.-Fab. W'thur

E. **Nebenbahn-Lokomotiven** für Haupt- und Lokalbahn-Verwaltungen

mit 2 gekuppelten Achsen (E^2).				
Sihlthalbahn		Nr. 3—4	1892	Lok.-Fab. W'thur
mit 3 gekuppelten Achsen (E^3).				
Jura-Simplon-B.		Nr. 751 u. 752	1886	Maschfab. Mülhausen
Uetliberg-B.		» 2—4	1875	Krauss & Cie.
Südost-B.		» 1—11	1878/91	Masch.-Fab. Esslingen und Lok.-Fab. W'thur
Thunersee-B.		» 1—4	1893	Lok.-Fab. W'thur

F. **Rangier-Lokomotiven**

mit 3 gekuppelten Achsen (F^3).				
Schweiz. Nordost-B.		Nr. 451—57	1892/4	Werkstätte d. N. O. B. und Lok.-Fab. W'thur

G. **Schmalspur- und Tramway-Lokomotiven**

mit 3 gekuppelten Achsen (G^3).				
Birsigthal-B.		Nr. 1—4	1887/90	Lok.-Fab. W'thur
Rhätische-B.		» 1—5	1889	» »
Bière-Apples-Morges		» 1—3	1895	» »

H. G. **Schmalspur-Lokomotiven für Adhäsions- und Zahnrad-Betrieb**

mit 2 gekuppelten Achsen (HG^2)				
Appenz. Strassen-B.		Nr. 1—4	1889/90	Lok.-Fab. W'thur
Visp-Zermatt-B.		» 1—5	1890/93	» »
Berneroberland-B.		» 1—6	1890/93	» »

H. **Zahnrad-Lokomotiven.**

Pilatus-B.		Nr. 1—9	1886/89	Lok.-Fab. W'thur
Generoso-B.		» 1—6	1890	» »
Wädensweil-Einsiedeln		» 1	(Wetli-Lok. mit Felgen-Walze)	Kessler

II. Zweistufige (Verbund-)Lokomotiven.

A. **Express-Lokomotiven** *mit 2 gekuppelten Achsen* (A^2).

Schweiz. Central-B.		Nr. 141—145	1891	Lok.-Fab. W'thur
Jura-Simplon-B.	T	» 101—120	1892/5	» »
Schw. Nordost-B.	T	» 53 u. 54, 57—74	1893/5	» »

[1]) T = mit Schlepptender.

[2]) In der eidg. Statistik sind diese Lokomotiven als Personenzugslokomotiven (B^3T) bezeichnet.

B. **Express-Lokomotiven** *mit 3 gekuppelten Achsen* (A^3).

			Jahr der Inbetriebsetzung:	*Herkunft:*
Jura-Simplon-B.	T	Nr. 208—222	1889/91	Lok.-Fab. W'thur
Verein. Schw.-B.	T	» 101—108	1890/92	» »
Gotthard-B.	T	» 201—202	1894	» »

C. **Güterzugs-Lokomotiven** *mit 4 gekuppelten Achsen* (C^4).

Schw. Central-B.		Nr. 187—196	1893/94	Maffei, München

D. **Berglokomotiven** *mit 6 gekuppelten Achsen* (D^6).

Gotthard-B.		Nr. 151	1891	Maffei, München

Einige kleine Differenzen, welche sich bei der Vergleichung mit der eidgen. Statistik ergaben, haben wir im Sinne der letzteren richtig gestellt.

Den Lesern unserer Zeitschrift sind einige der neuesten und interessantesten Lokomotiv-Typen der Normalbahnen[1]), sowie auch die verschiedenen Zahnrad-Lokomotiven bereits bekannt; was aber dem Album einen gewissermassen historischen Wert verleiht, ist der Umstand, dass auch ganz alte, ihrem Aussterben entgegengehende Typen der Nachwelt aufbewahrt sind. Nicht ohne Rührung betrachteten wir beispielsweise die Wetli'sche Lokomotive mit der Felgenwalze, die auf der alten Wädensweil-Einsiedeln-Bahn einem verhängnisvollen Schicksal erlegen ist.

Als Anhang an diese Lokomotiv-Darstellungen hat der Verfasser des Werkes noch Abbildungen der in unserem Lande zur Anwendung gelangten automatischen Bremsen (Vacuum-, Westinghouse- und System Kühn) beigegeben, ferner die Geschwindigkeitsmesser System Klose, Haushälter und Hipp, und endlich Diagramme über die Versuchsfahrten vom Nov. 1894 auf der G. B., einen graphischen Fahrplan dieser Bahn und eine schematische Darstellung der Geschwindigkeiten der Express-Züge auf den Linien Genf-Bern-Zürich und Basel-Bellinzona. Vom geschichtlichen Standpunkte aus wären von den automatischen Bremssystemen vielleicht auch noch zur Aufnahme berechtigt gewesen die Wenger-Bremse (Bd. V Nr. 24), die Klose'sche Dampfbremse (Bd. I Nr. 18 u. 19) und die Heberlein-Bremse (Eisenbahn Bd. XIV Nr. 16), deren Einführung der alte Colonel Fairholm in ebenso geschickter als origineller Weise zu bewerkstelligen wusste.

Der erste Teil des Werkes bringt nach einer Einleitung die nötigen Erläuterungen zu dem besprochenen Planmaterial. In zehn Kapiteln behandelt der Verfasser das schweizerische Eisenbahnnetz, sein Tracé und Längenprofil und den Einfluss desselben auf die Gestaltung des Zugsförderungsdienstes, ferner die schweizerischen Eisenbahngesellschaften, das eidg. Inspektorat, sowie allgemeine Betrachtungen über die Lokomotiven der Schweiz. Je ein Kapitel ist den Hauptbahn-, Nebenbahn-, Schmalspurbahn-, Zahnradbahn- und Verbund-Lokomotiven gewidmet. Aus einer Zusammenstellung der Lieferanten der Lokomotiven ist zu ersehen, wie namentlich in früherer Zeit das Ausland mit seinen namhaftesten Maschinenfabriken an der Herstellung unserer Lokomotiven beteiligt war, bis — was auch aus unserer Tabelle hervorgeht — die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur immer mehr in den Vordergrund trat und heute fast allein das ganze Gebiet beherrscht. Dies spricht in ehrenvoller Weise sowohl für die Vortrefflichkeit ihrer Erzeugnisse, als auch für ihre grosse Leistungsfähigkeit. In dem vorletzten Kapitel bespricht der Verfasser den schweizerischen Eisenbahnbetrieb mit Rücksicht auf den Zugsförderungsdienst, und in seinem Schlusswort betont er, dass es ihm daran gelegen gewesen sei, die technischen Hilfsquellen, über die unser Land verfügt zur Anschauung zu bringen und den Nachweis zu leisten, dass unser Eisenbahnwesen auf der Höhe desjenigen anderer Länder steht.

Was die Ausstattung des Werkes anbetrifft, so ist dieselbe eine vorzügliche. Druck und Papier sind von erster Qualität. Dem Textteil sind 80 Photographien meistens von Lokomotiven der Schweiz und einiger Grenzbahnen in Autotyp-Manier beigedruckt, die, wie auch die zahlreichen Lichtdruck-Tafeln aus der Kunstanstalt der Société anonyme des Arts graphiques in Genf stammen. Bei den letzteren macht sich die Verschiedenartigkeit der meist in grossem Masstab von 1 : 10 ausgeführten Originalzeichnungen hie und da in etwas unangenehmer Weise geltend, indem durch die Reduktion auf 1 : 30 und 1 : 50 die eingeschriebenen Masszahlen mikroskopisch klein wurden. Auch sind die Reduktionen nicht durchweg exakt, weshalb die Beigabe eines Masstabes oder wenigstens die Angabe 1 : 30 auf vielen Tafeln erwünscht gewesen wäre. Wer alle die Schwierigkeiten kennt, die mit

[1]) So die A^3T-Lokomotive der N. O. B. aus Bd. IX Nr. 4 u. 5 vom 22. und 29. Januar 1887, die D^6 Verbund-Lokomotive der G. B. aus Bd. XVIII Nr. 4 vom 25. Juli 1891, die A^2T-Verbund-Lokomotive der J. S. B. in Bd. XX Nr. 22 und 23 vom 26. Nov. und 3. Dez. 1892 und die A^3T-Verbund-Lokomotive der G. B. in Nr. 25 und 26 vom 22. und 29. Dez. 1894.

solchen photographischen Reproduktionen verbunden sind, wird hier nicht allzu streng urteilen. Gerade da wir mit diesen Schwierigkeiten, oft mehr als uns lieb war, vertraut geworden sind, so glauben wir mit um so grösserer Berechtigung auf das Verdienstvolle der Barbey'schen Arbeit hinweisen zu dürfen, in welcher ein Einzelner ohne materielle Unterstützung des Bundes oder der Eisenbahn-Gesellschaften ein Werk unternommen und glücklich durchgeführt hat, das unserer Eisenbahntechnik nur Ehre bringen wird.

Konkurrenzen.

Strassenbrücke über die Aare von der Stadt Bern nach dem Lorraine-Quartier (Bd. XXVIII S. 35 u. 36). Das Preisgericht wird sich am 13. d. Mts. zur Beurteilung der eingelaufenen Entwürfe versammeln.

Nekrologie.

† **Robert Landolt.** Am Morgen des 1. Mai war die Platzpromenade in Zürich Schauplatz eines Meuchelmordes, als dessen bedauernswertes Opfer ein anerkannt tüchtiger Fachmann, Ingenieur *Robert Landolt*, Präsident und technischer Leiter der Aktiengesellschaft für Fabrikation Reishauer'scher Werkzeuge, im 54. Lebensjahre vorzeitig hinweggerafft wurde. Das Verbrechen, der Racheakt eines bis Ende vorigen Jahres in der genannten Fabrik als Zeichner beschäftigten Technikers, namens Peter, hat auch die Gesellschaft ehemaliger Polytechniker eines geschätzten Mitgliedes beraubt.

Der Verstorbene stammt aus einem alten Zürcher Geschlecht, das bereits in der städtischen Chronik des 14. Jahrhunderts auftaucht. Die schon in früher Jugend hervortretende Neigung und das Geschick für Maschinentechnik bestimmten die Richtung der von ihm später eingeschlagenen beruflichen Laufbahn, welche er nach dreijährigem Studium in der mechanisch-technischen Abteilung des eidg. Polytechnikums (1864—1867) mit einer praktischen Lehrzeit in der mechanischen Werkstätte von Honegger in Rüti einleitete. Zur Bereicherung der hier erworbenen Kenntnisse wandte er sich sodann nach dem Auslande, zuerst in Paris, zuletzt in Manchester die Thätigkeit eines Konstrukteurs in mehreren bedeutenden Maschinenfabriken ausübend. Anfangs der 70er Jahre in die Heimat zurückgekehrt, begründete er im Hard eine mit eigner Wasserkraft arbeitende mechanische Werkstätte, wo er als erster in der Schweiz die Fabrikation von Spiralbohrern in die Hand nahm und nebenbei sich auch mit der Ausführung anderer in die exakte Mechanik einschlagenden Objekte, wie z. B. Lokomotivsteuerungs-Modelle für das eidg. Polytechnikum und Modelle für die Wiener Weltausstellung befasste. Bald veranlassten geschäftliche Erfolge die Vergrösserung des Betriebes und damit die Verlegung der später ausschliesslich gepflegten Spiralbohrer-Fabrikation nach Heslibach bei Küsnacht (Zürich), bis er sich vor drei Jahren entschloss, sein dortiges Geschäft mit der von ihm mitbegründeten und seit 1882 geleiteten Aktiengesellschaft für Fabrikation Reishauer'scher Werkzeuge in Zürich zu verschmelzen. Seiner thatkräftigen, verständnisvollen und zielbewussten Thätigkeit gelang es, das von ihm reorganisierte Reishauer'sche Unternehmen aus bescheidenen Anfängen zu schöner Blüte emporzubringen, sodass die s. Z. mit 30 Mann arbeitende Fabrik heute deren 170 beschäftigen kann und für vorzügliche Leistungen auf der Genfer Landesausstellung mit der goldenen Medaille bedacht wurde.

Als Leiter dieser Fabrik die Abhängigkeit der schweizerischen Präcisionsmechanik von ausländischen Instituten empfindend, trat er sowohl im Verein schweizer. Maschinen-Industrieller als auch in der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker mit aller Energie dafür ein, dass diese Vereinigungen gleich dem technischen Verein zu Winterthur der baldigen Schaffung einer Prüfungsanstalt für technische Messinstrumente die Wege ebnen. Dahin geht, wie unseren Lesern wohl erinnerlich, ein Antrag, den Landolt gelegentlich der XXIII. Generalversammlung der G. e. P. in Zürich einbrachte (s. Bd. XXIV S. 15), und noch kurz vor seinem Tode suchte er, von der Tragweite dieser Anstalt überzeugt, die Angelegenheit wieder in Fluss zu bringen. In ebenso reger Weise beteiligte er sich an den Bestrebungen zur Vereinheitlichung der Gewindesysteme. Als in Deutschland Prof. Löwenherz, der Direktor der techn. Abteilung der physikalisch-technischen Reichsanstalt, die Einführung einheitlicher Gewindesysteme im Anschluss an das vom Verein deutscher Ingenieure adoptierte, von 10—40 *cm* decimal fortschreitende System auch in der Feinmechanik und Optik angeregt hatte, schloss sich ihm Landolt sofort an. Als Delegierter schweizerischer Mechaniker wohnte er den Verhandlungen der deutschen interessierten Vereine bei und veranlasste in der Folge auch eine Konferenz auf schweizerischem Gebiete, wo Prof. Löwenherz die Vorzüge einheitlicher Gewindesysteme auseinandersetzte. Im selben Sinne hat er im Verein schweizerischer Maschinen-Industrieller gewirkt und erst vor wenigen Wochen in einer dem gleichen Zwecke dienenden Konferenz in Zürich, ein durch Sachlichkeit und Klarheit ausgezeichnetes Referat über diese Frage gehalten, bei welcher Gelegenheit er in das betreffende Aktionskomitee eintrat. (S. Bd. XXIX S. 69).

Landolt war ein äusserst strebsamer und rühriger Geschäftsmann, ein schlicht und ruhig denkender Mensch, der nicht viel Worte machte und eher etwas rauh in seinem Wesen, aber offenen und gutmütigen Charakters der Erfüllung seiner Berufspflichten nachging. In geselligen Kreisen sah man ihn kaum; am Tage widmete er sich den Anforderungen seiner Stellung, des Abends pflegte er die freundliche Häuslichkeit, welche ihm an der Seite einer liebevollen Gattin winkte. Im militärischen Dienste — er war Hauptmann der Artillerie — bewies er viel Takt und Organisationstalent und erfreute sich bei seinen Kameraden grosser Beliebtheit. Seine Fachgenossen werden dem auf so tragische Weise aus einem arbeitsreichen Leben Heimgegangenen in dankbarer Erinnerung an die im Interesse der schweizer. Technik entfaltete Thätigkeit ein ehrendes Andenken bewahren.

† **Paul Blondel**, ein hervorragender französischer Baukünstler, ehemaliges korrespondierendes Mitglied der französischen Akademie in Rom und Ritter der Ehrenlegion, ist am 18. April im Alter von 50 Jahren zu Paris gestorben. Der Verstorbene, ein Schüler der Ecole des Beaux-Arts, erhielt im Jahre 1876 den grossen Preis von Rom und hat sich darauf durch seine Arbeiten in der Villa Medici, namentlich aber durch die Rekonstruktion des Fortuna-Tempels in Palästrina (Praeneste) und der in der Umgebung dieses berühmten Bauwerkes befindlichen Kunstdenkmäler die Wertschätzung der Fachkreise und des gebildeten Publikums erworben. Von seinen Privatbauten sind als die bedeutendsten mehrere Hotels für die Familie Dolfus, die Diöcesan-Bibliothek und städtische Sparkasse in Mülhausen, ein Schloss in der Umgegend von Limoges, das Dispensatorium Furtado Heine in Paris zu erwähnen. Nach dem Tode Edmond Guillaumes *) wurde Blondel dessen Nachfolger als Architekt des Louvre und der Tuilerien.

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

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Polytechniker.

Sektion Zürich.

Die Sektion Zürich hat als Ziel ihrer diesjährigen *Frühjahrsexkursion* die im Bau begriffenen

Kraftübertragungswerke Rheinfelden

bestimmt und für den Ausflug *Sonntag den 23. Mai* festgesetzt.

Die Abfahrt erfolgt mit dem Zuge von 7.20 Min. vormittags ab Hauptbahnhof Zürich. Nach Ankunft in Rheinfelden findet unter der in verdankenswerter Weise anerbotenen Führung der Techniker des Werkes und der Bauunternehmung die Besichtigung der Anlage statt. Um 12 Uhr gemeinsames Mittagessen im Hôtel des Salines in Rheinfelden. Nachmittags Besichtigung der Salinen, Brauereien etc.

Die Mitglieder der G. e. P. aus anderen Sektionen sind freundlich eingeladen sich den Zürcher Kollegen anzuschliessen. Ebenso werden Mitglieder des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereines, welche die Exkursion mitzumachen wünschen, willkommen sein.

Die Teilnehmer bitten wir sich bis spätestens Freitag den 21. Mai bei Herrn Ingenieur *H. Paur* in Zürich, Sekretär der G. e. P., schriftlich anzumelden.

Zürich, 6. Mai 1897. *Der Vorstand der Sektion Zürich.*

Stellenvermittelung.

Gesucht 2—3 jüngere *Ingenieure* für Lokalbahnstudien mit späterer definitiver Anstellung. (1094)

Gesucht auf ein kantonales technisches Bureau ein *Ingenieur* zur Aufnahme von Wildbächen und Aufstellung von Verbauungsprojekten, sowie Strassenkorrektionen. (1095)

On cherche un *chimiste métallurgiste* ayant l'expérience des laboratoires d'usine, des essais et analyses de métaux, principalement du plomb, de l'argent, antimoine, arsénie etc. (1096)

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

XXVIII. Adressverzeichnis.

Die Mitglieder werden ersucht, für den Text des Adressverzeichnisses

Adressänderungen

und Zusätze **beförderlich** einsenden zu wollen.

Der Sekretär: *H. Paur.*

*) S. Bd. XXIV S. 74.