

# Oederlin, Friedrich

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **87 (1969)**

Heft 4

PDF erstellt am: **08.08.2024**

## **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.

$$(56) \quad \begin{aligned} R_{ILr} &= \mathcal{L}_r + \nu \left[ \Delta_z R_{ILr} - \frac{\bar{A}_r}{2} \right] + \frac{(e_R G \cos \alpha)_r}{2e} \\ R_{IRr} &= \mathcal{L}_r + \nu \left[ \Delta_z R_{IRr} - \frac{\bar{A}_r}{2} \right] + \frac{(e_L G \cos \alpha)_r}{2e} \end{aligned}$$

Die ohne Berücksichtigung des Spurkranzauftriebes  $V$  entstehenden resultierenden Raddrücke setzen sich aus diesen Teilraddrücken  $R_L$  und den durch die Querkräfte verursachten Druckänderungen zusammen zu

$$(57) \quad \begin{cases} R_{Lr} = R_{ILr} + \\ R_{Rr} = R_{IRr} - \end{cases} \frac{\tau_r M_{gz} + (H_r + G_r \sin \delta + \mathcal{L}_r) D_r / 2 + \nu u Z_{qr}}{2e}$$

Der entsprechende Achsdruck  $Q_r$  beträgt

$$(58) \quad Q_r = R_{Lr} + R_{Rr} = Q_{Tr}$$

Wird schliesslich der Spurkranzauftrieb  $V$  (Gl. 26) berücksichtigt, dann erhält man für die resultierenden Raddrücke  $\mathfrak{R}$  die Beziehungen

$$(59) \quad \mathfrak{R}_{Lr} = R_{Lr} - \varrho_{Lr} \delta^* \mathfrak{B}_r \quad \text{und} \quad \mathfrak{R}_{Rr} = R_{Rr} + \varrho_{Rr} \delta^* \mathfrak{B}_r$$

#### 4. Die Rad- und Achsdrücke bei der Fahrt in der Geraden

Bei der Fahrt in der Geraden können allein der Winddruck  $W$  und die Querkomponenten  $G \sin \delta$  der einzelnen Gewichte als Querkräfte auftreten, was zu einer entsprechenden Reduktion der Ausdrücke für  $M_x$  (Gl. 51) führt.

Aus der Gleichgewichtsbedingung ( $\sum Y = 0$ ) am Radsatz folgt

$$(60) \quad \mathfrak{B}_r = H_{Tr} + G_r \sin \delta$$

womit sich die Raddrücke gemäss Gl. (59) zu

$$(61) \quad \begin{aligned} \mathfrak{R}_{Lr} &= R_{Lr} - \varrho_{Lr} \delta^* (H_{Tr} + G_r \sin \delta) & \text{und} \\ \mathfrak{R}_{Rr} &= R_{Rr} + \varrho_{Rr} \delta^* (H_{Tr} + G_r \sin \delta) \end{aligned}$$

und der Achsdruck zu

$$(62) \quad \mathcal{Q}_r = Q_r - (\varrho_L - \varrho_R) \delta^* (H_{Tr} + G_r \sin \delta)$$

ergeben. Diese beiden Raddrücke  $\mathfrak{R}$  und der Achsdruck  $\mathcal{Q}$  müssen zu einem genügenden Wert des Stabilitätsfaktors  $\mathcal{S}$  führen.

*Schluss folgt*

## Nekrologe

† **Friedrich Oederlin**, Masch.-Ing., SIA, GEP, Dr. h. c., ist am 22. November 1968 im hohen Alter von 88 Jahren in Winterthur gestorben. Als Bürger von Baden am 14. Dezember 1880 geboren, durchlief der aufgeweckte Jüngling die Schulen Zürichs und anschliessend, von 1899 bis 1903, die mechanisch-technische Schule des Eidgenössischen Polytechnikums, die er mit dem Diplom als Maschineningenieur verliess. Nach einer Werkstätten- und Büropraxis bei Escher Wyss & Co. in Zürich und Aufenthalt in Unternehmen der Maschinenindustrie in England, Kanada und den USA trat der für alles Neue aufgeschlossene Ingenieur im Mai 1911 in die Maschinenfabrik von Gebrüder Sulzer in Winterthur ein, wo er sein grosses Lebenswerk vollbringen sollte.

Friedrich Oederlin begann mit Reorganisationsarbeiten in den Winterthurer Werkstätten, vertrat in den schweren Jahren des Ersten Weltkrieges als Mitarbeiter von Minister Dr. Hans Sulzer die Interessen der Schweiz in den USA, widmete sich von 1922 bis 1929 der Leitung der Abteilung für Heizung und Lüftung, die einen bemerkenswerten Aufschwung erfuhr, um anschliessend das Ressort «Technik» in enger Zusammenarbeit mit seinem Freunde Robert Sulzer zu leiten. Von 1935 bis 1954 übernahm er das verantwortungsvolle Amt eines Delegierten des Verwaltungsrates. In diese Zeit fielen zahlreiche weittragende Entwicklungen. Sein besonderes Interesse galt dem Dieselmotor, an dem er schon früh die mit der Aufladung verbundenen Möglichkeiten der Leistungssteigerung und der Wirkungsgradverbesserung erkannte. Zielbewusst setzte er sich auch für den Bau von Gasturbinen, Radial- und Achsialcompressoren ein und förderte auf diesem Gebiet zukunftsreiche Arbeiten, die das Tätigkeitsprogramm des Unternehmens auf zweckmässige Weise ergänzen. Besonderes Verdienst kam ihm

bei der Konstruktion der Sulzer-Webmaschine zu. Er gehörte mit Robert Sulzer zu den wenigen, die trotz schwerer Rückschläge den Glauben an die hervorragende Bedeutung dieser Maschine nie verloren, sondern mit Mut und Ausdauer am Entschluss festhielten, sie zu industrieller Reife zu bringen. Es war ihm denn auch vergönnt, den ausserordentlichen Erfolg mitzuerleben, der später mit ihr erzielt wurde.

Ein besonderes Anliegen war dem vielseitig begabten Leiter des Winterthurer Unternehmens das Heranziehen und Weiterbilden tüchtiger Nachwuchskräfte, die Schaffung grosszügig geplanter Laboratorien für die Forschung sowie die Pflege enger Beziehungen mit den Professoren der ETH sowie mit ausländischen Fachleuten und Instituten. Es waren hauptsächlich die Bemühungen in dieser Richtung, welche die ETH im Jahre 1942 veranlassten, Friedrich Oederlin die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften ehrenhalber zu verleihen.

Es kennzeichnet die gross angelegte Persönlichkeit des Heimgegangenen, dass er über allem beruflichen Schaffen Zeit und Kräfte für die Befassung mit kulturellen und menschlichen Fragen fand. Tatsächlich stand ihm stets der Mensch im Vordergrund, und den Beziehungen zwischen einer grossen Arbeitsgemeinschaft und den menschlichen Belangen der darin Tätigen widmete er tiefgehende Gedanken, die er in einer vielbeachteten Schrift «Organisation und Mensch» niederlegte. Vornehme Bescheidenheit, strenge Selbstdisziplin, Takt und absolute Integrität zusammen mit Initiative, wachem Geist und zielgerichtetem Willen verliehen ihm eine selbstverständliche Autorität. Sein natürliches Verständnis für andere Menschen und deren Probleme befähigte ihn in hervorragendem Masse auch zu der Rolle eines Vermittlers. Er hat mit überlegener Ruhe und nicht zuletzt dank des ihm eigenen feinen Humors manche schwierige oder explosive Lage zur allseitigen Befriedigung entschärft und gemeistert.

Möge der Geist, der von ihm ausstrahlte, für uns alle in unserer Tätigkeit als Fachleute, Staatsbürger und Glieder der Gesellschaft vorbildlich sein!

† **Henri Eckert**, El.-Ing. SIA in Bern, geboren 1888, alt Sektionschef bei der Generaldirektion SBB, ist Ende letzten Jahres gestorben.

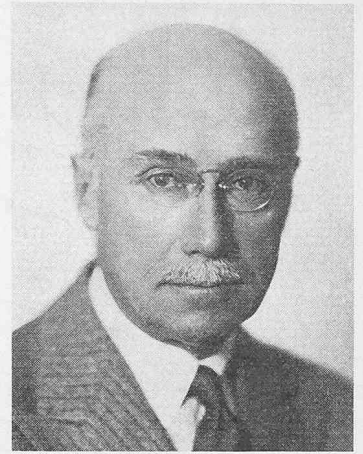
† **Arthur Gansner**, Arch. SIA, geboren 1910, Inhaber eines Architekturbüros in Chur, ist Mitte Dezember 1968 gestorben.

† **Carl Lippert**, Arch. SIA, Inhaber eines Architekturbüros in Zürich, geboren 1899, ist nach kurzer Krankheit am 13. Januar unerwartet gestorben.

† **Alfred Naville**, dipl. Masch.-Ing. SIA, GEP, von Genf, geboren am 28. Sept. 1903, ETH 1923 bis 1927, seit 1930 bei Brown, Boveri in Baden, ist am 14. Januar auf der Lenzerheide an einem Herzinfarkt verschieden.

## Umschau

**Die Autobahn Chiasso-Lamone.** Schon wieder (vgl. SBZ 1968, S. 750) überrascht uns die «Rivista Tecnica della Svizzera italiana» mit einem schönen Sonderheft. Diesmal ist es der 30 km langen Strecke Chiasso-Lamone der N2 gewidmet, deren Abschnitte zu folgenden Zeitpunkten eröffnet worden sind: Chiasso-Mendrisio am 22. 12. 66, Mendrisio-Grancia am 24. 11. 67 und Grancia-Lamone am 6. 12. 68. Zunächst gibt eine Übersichtskarte rd. 1:50 000 mit farbigen Strassen-Signaturen das ganze Netz wieder, dann eine weitere rd. 1:17 000 den Abschnitt Grancia-Lamone mit den Anschlüssen und Hauptstrassen von Lugano. Ebenfalls mehrfarbig präsentiert sich ein Schnitt 1:270 durch den Damm von Melide, dessen gesamte Kronenbreite heute nicht weniger als 53 m



FRIEDRICH OEDERLIN

Dipl. Masch.-Ing., Dr. h. c.

1880

1968