

Haas, Hermann

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **9/10 (1887)**

Heft 19

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.

der Höhenunterschied m 209 und die mittlere Steigung $16,6\%$, für die Zweiglinie $385 m$ und 33% , für beide Strecken sind Meterspur und Minimalradien von $80 m$ vorgesehen. Die Baukosten der ersten Linie werden auf $1\,200\,000 Fr.$ und der letzteren auf $1\,600\,000 Fr.$ veranschlagt. Frequenz und Betriebseinnahmen werden wie folgt berechnet:

Bönigen-Zweilütschinen-Lauterbrunnen:

20 000 Reisende I. Cl. zu Fr. 2,60	Fr. 52 000
60 000 " II. " " " 1,55	" 93 000
	Fr. 145 000
Gepäck und Güter	" 20 000
	Zusammen: Fr. 165 000

Zweilütschinen-Grindelwald:

25 000 Reisende I. Cl. zu Fr. 2,40	Fr. 60 000
75 000 " II. " " " 1,45	" 108 750
	Fr. 168 750
Gepäck und Güter	" 30 000
	Zusammen: Er. 198 750

Hier mag auffallen, woher die $100\,000$ Reisenden für die Zweiglinie kommen sollen, wenn auf der Hauptlinie Bönigen-Zweilütschinen nur $80\,000$ Reisende verkehren. Es müsste für diese, beiden Abzweigungen dienende Stammlinie consequenter Weise ein Verkehr von $180\,000$ Reisenden eingesetzt werden, der sich dann in $100\,000$ Reisende nach Grindelwald und $80\,000$ nach Lauterbrunnen vertheilen würde. Die Betriebskosten für die Linie Bönigen(Zollhaus)-Lauterbrunnen werden auf $85\,000 Fr.$ ($6750 Fr.$ pr. Bahnkilometer) und die für die Abzweigung Zweilütschinen-Grindelwald auf $84\,000 Fr.$ ($7100 Fr.$ pr. Bahnkilometer) geschätzt. Bei der ersteren Strecke ergäbe sich somit ein Brutto-Ueberschuss von $80\,000 Fr.$ und bei der letzteren ein solcher von $114\,750 Fr.$ Die Concessionsbedingungen sind die üblichen; Sitz: Bern; Concessionsdauer: 80 Jahre; Frist für den Finanzausweis: Zwei Jahre. Arbeitsbeginn: 6 Monate und Vollendung zwei Jahre nach der Plan- genehmigung.

Betriebskräfte schweizerischer Fabriken. Ueber die in unserer vorletzten Nummer enthaltenen Betrachtungen wird uns von sehr geschätzter und kompetenter Seite bemerkt, dass ein Vergleich der in der schweizerischen Statistik aufgeführten Pferdekräfte mit den bei Schiffsmaschinen angegebenen nicht statthaft sei, weil die eine Angabe aus einem Conglomerat von nominellen, effectiven, eventuell auch von indicirten Pferdekräften bestehe, während es sich bei Schiffsmaschinen ausschliesslich um indicirte Pferdestärken handle. Nun ist bekannt, dass bei Schiffen die indicirte Arbeit das Fünf- bis Sechsfache der nominellen Leistung beträgt, dass somit 25 bis 30 Dampfer der erwähnten Leistung nöthig wären, um den Betriebskräften der Schweiz das Gleichgewicht zu halten, wenn obiges Verhältniss durchweg zur Geltung kommen würde. Dies ist nun allerdings nicht der Fall, weil in unserer Statistik auch die Wasserkräfte eine nicht unbedeutende Rolle spielen. Um einen *richtigen* Vergleich herbeizuführen, müsste für alle Betriebskräfte der Schweiz die *disponible* Arbeit im Motor angegeben sein, nicht aber die *effective* oder gar die *nominelle*, wie dies bei Angaben für Dampfmaschinen in den meisten Fällen geschieht. Mit Recht bemerkt unser Gewährsmann: „Die *nominelle* Pferdestärke entbehrt jeder wissenschaftlichen Berechtigung, zumal heut zu Tage, wo mit so hohem Dampfdruck gearbeitet wird. In der bezüglichen Formel englischen Ursprungs ist der Dampfdruck gar nicht als Function enthalten, sondern nur die Cylinderverhältnisse und die Umdrehungszahl. Die *nominelle* Pferdestärke ist eigentlich nur eine Handelsmarke und sollte aus jeder Statistik als sinnlos für alle Zeiten verbannt oder dann die Formel der Neuzeit entsprechend umgebaut werden. Jedenfalls ist aber die Maschinenbetriebskraft der Schweiz mit $67\,731$ Pferdestärken viel zu niedrig angegeben und es dürfte die Zahl, mit drei multiplicirt, der Wahrheit näher kommen, wenn man die aller Wissenschaft Hohn sprechenden *nominellen* Pferdestärken unserer Statistik durch *indicirte* ersetzen würde.“

Necrologie.

† **Hermann Haas.** Winterthur den 1. Mai 1887. Wir haben heute einen Freund und Collegen zu seiner letzten Ruhestätte begleitet, der leider viel zu früh und viel zu rasch durch den unerbittlichen Tod seiner Familie und seinem Wirkungskreis entrissen wurde. Ingenieur Hermann Haas von Murten starb am 28. April 1887 nach nur dreitägigem Krankenlager im Alter von erst 36 Jahren. — Nach kurzer practischer Thätigkeit in den Werkstätten der N. O. B. in Zürich und nach Absol-

virung der eidg. polytechn. Schule (1875) kam Haas als Ingenieur auf das techn. Bureau der Schweiz. Locomotivfabrik Winterthur, wo er sich bald durch seine mit ausserordentlichem Fleisse und mit überzeugender Fachkenntniss ausgeführten Arbeiten auszeichnete. Nach fast vierjährigem erfolgreichem Wirken in dieser Stellung wollte er sich im Auslande sein Wissen mehren; er arbeitete zwei Jahre mit Herrn Charles Bourdon (Bruder des bek. Manometer-Bourdon) in Paris, welcher gerade zu jener Zeit die Aufgabe hatte, die für die Panama-Gesellschaft in Frankreich und Belgien bestellten Maschinen zu controliren und zu übernehmen. Nach einer kurzen Studienreise in England kehrte Haas wieder in die Heimat zurück und wurde in Basel von Herrn E. Bürgin engagirt; hier war er anfänglich bei der Construction der Bürgin'schen Dynamos und später in der Eisfabrik des gen. Herrn thätig. — Im Sommer 1885, als Herr Oberst Locher mit Herrn Ch. Brown an den Projecten der Pilatusbahn arbeitete, war Haas frei und fand glücklicherweise bei diesen Herren diejenige Beschäftigung, die so voll und ganz seinem Wissen und Können entsprach und es gereicht uns zum Vergnügen, an dieser Stelle zu constatiren, dass der Erfolg der ersten Pilatusbahnlocomotiven zum grossen Theil dem unermüdlichen Arbeiten des Verstorbenen zugeschrieben werden muss. Im Frühling 1886 wurde Haas an die erledigte Stelle als Chef des techn. Bureau (Abtheilung Locomotivbau) der Locomotivfabrik Winterthur berufen. Er hat in derselben seinen ganzen Mann gestellt. Sein liebenswürdiger Character und seine grossen Fachkenntnisse haben ihm die Liebe und Achtung aller seiner Mitarbeiter erworben. Er ist zu früh von uns genommen worden. — Die Erde sei ihm leicht. J. W.

† **Auguste Fragnière.** Le 19 avril dernier est décédé à Fribourg à l'âge de 34 ans Mr. Auguste Fragnière, architecte, membre de la société suisse et de la société fribourgeoise des Ingénieurs et Architectes. — Après avoir fait de bonnes études au Collège de St. Michel à Fribourg, il suivit les cours de la „Bauschule“ à l'Ecole polytechnique de Zurich durant les années 1873 à 1875. Il fit ensuite un stage chez Mr. le Professeur Lasius à Zurich. — Appelé aux fonctions d'Architecte cantonal, il les remplit pendant quelques années avec zèle et distinction jusqu'aux premières atteintes de la maladie qui le forcèrent à prendre sa retraite. Il fit un séjour d'un an et demi dans l'île de Madère sans trouver la guérison sous ce ciel si clémente. Ces dernières années il séjourna à Cheyres au bord du lac de Neuchâtel. — Durant son court passage dans l'Administration Mr. Aug. Fragnière a eu à s'occuper de plusieurs questions importantes, entr'autres de la transformation en caserne de l'ancienne fabrique de wagons. Ce travail d'aménagement, hérissé de difficultés sans nombre, a été mené à bonne fin. Il s'intéressait aussi d'une manière spéciale aux travaux de restauration de notre Cathédrale et de nos vieux remparts. — C'était non seulement un architecte capable, mais un technicien cultivé et un ami des beaux arts. Il a pris une grande part aux travaux que la société fribourgeoise des Ingénieurs et Architectes a exposés à Zurich en 1881. — Mr. Aug. Fragnière était d'un commerce agréable. C'était un ami dévoué. En société il était gai, humoristique et toujours très correct. — Sa mort est une grande perte pour le pays et pour sa famille un deuil profond, auquel nous prenons une vive part. G.

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

Vereinsnachrichten.**Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.**

Referat über die Sitzung vom 13. April 1887.

Herr Ingenieur *Allemann* gibt Mittheilungen über die beabsichtigte Aare-Correction von unterhalb Böttstein bis zur Einnündung in den Rhein. In historischer Beziehung ist zunächst zu erwähnen, dass das bekannte Hochwasser von 1876 mit seinen sehr bedeutenden Schädigungen die Anwohner zu häufigen Klagen über den Zustand des Flusses auf dieser unteren Strecke veranlasste und es wurden in Folge dessen die Vorarbeiten für eine solche Correction vom cantonalen Ingenieurbureau begonnen, wobei ein früher von der N. O. B. aufgenommener Situationsplan vortreffliche Dienste leistete. Nachdem zuerst eine Bundes-subvention von $33\frac{1}{3}\%$, später bis zu 40% der Kosten bewilligt war, wurden diese letzteren in einem Kostenanschlag genereller Natur auf $950\,000 Fr.$ festgesetzt, auf Grund dessen die Ausführung 1885 beschlossen wurde, mit der Massgabe, jene Summe nicht zu überschreiten. Redner geht zur Schilderung dieses unteren sehr verwilderten Flussge-