

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 67/68 (1916)  
**Heft:** 25

**Nachruf:** Gölsdorf, Karl

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 13.03.2025

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

artigen Farbstoffen, und auch pulverförmigen oder faserförmigen Isoliermaterialien, wie Glimmer, Asbest, Korkmehl usw., mischen kann, ist die Möglichkeit gegeben, die Eigenschaften dieser Lösungen den verschiedenartigsten Verwendungszwecken anzupassen. So werden die Zellonlacke vom Zellon-Laboratorium, Charlottenburg, in drei Weichheitsgraden hergestellt. Die *weichen* Zellonlacke, die beim Verdunsten der Lösungsmittel biegsame und dehnbare Schichten bilden, eignen sich insbesondere zur Imprägnierung von Papier, Geweben, Wicklungen, sowie zur Erzeugung von gummiartigen, wasserdichten Ueberzügen auf Stoffen aller Art zu Wicklungen. Mit *normalen* Zellonlacken erhaltene Ueberzüge sind dagegen ausserordentlich zäh, springen nicht und können selbst durch Hammerschläge nicht verletzt werden. *Harte* Zellonlacke endlich geben Schichten von hohem Isolationswert und von hartgummiartiger Festigkeit. Alle diese Lacke werden in sämtlichen Viskositätsgraden bis zur Paste von der Konsistenz des Glaserkitts hergestellt. Für die Isolation von Eisenleitungen dient ein Zellon-Eisenrostschutzlack, der sich durch ein besonderes festes Haften an blanken Metallteilen auszeichnet und auch zur Erhöhung der Festigkeit als Grundierung blanker Metallteile vor dem Auftragen der isolierenden Zellon-Lacke dienen kann.

**Natrium als elektrischer Leiter.** Der hohe Preis des Kupfers veranlasste den Amerikaner *A. G. Bett* schon im Jahre 1906, ein Metall zu suchen, das dieses für Leitungszwecke ersetzen könnte. Unter den gewöhnlichen Metallen hat nun das Natrium, bezogen auf die Gewichtseinheit, die grösste Leitungsfähigkeit; sie beträgt 115,0 gegenüber 100,0 bei Calcium, 80,4 bei Aluminium, 37,5 bei Kupfer, 32,5 bei Silber, 14,5 bei Zink und 6,3 bei Eisen. Allerdings erscheint die Anwendungsmöglichkeit des Natriums als Leiter auf den ersten Blick, mit Rücksicht auf dessen überaus leichte Angreifbarkeit durch feuchte Luft und durch Wasser, als sehr zweifelhaft. Wie wir der „Z. d. österr. Ing.- und Arch.-Vereins“ entnehmen, umging Bett diesen Nachteil dadurch, dass er das Natrium in dünnwandige Stahl- oder Eisenröhren einfüllte und die beiden Röhrenden zweckmässig abschloss. Das Füllen der Röhre geschieht in der Weise, dass das flüssige Natrium in dieselben eingegossen wird, wobei die Röhre auf einer Hitztemperatur gehalten werden, die einige Grade über dem Schmelzpunkt des Natriums (etwa 96° C) liegt. Bezügliche Versuche, die mit einer Stromstärke von 500 A bei etwa 0° Temperatur ausgeführt wurden, sollen gute Resultate ergeben haben. Einige von den zehn Eisenröhren waren wegen des schlechten Anstriches nach neunmonatiger Versuchsdauer im Freien ganz wenig angerostet. Sonstige Veränderungen wurden nicht wahrgenommen.

#### Simplon-Tunnel II. Monatsausweis Mai 1916.

Tunnellänge 19 825 m		Südseite	Nordseite	Total
Firststollen:	Monatsleistung . . . . . m	102	135	237
	Stand am 31. Mai . . . . . m	7393	5904	13297
Vollausbruch:	Monatsleistung . . . . . m	104	177	281
	Stand am 31. Mai . . . . . m	7299	5793	13092
Widerlager:	Monatsleistung . . . . . m	115	164	279
	Stand am 31. Mai . . . . . m	7223	5554	12777
Gewölbe:	Monatsleistung . . . . . m	176	159	335
	Stand am 31. Mai . . . . . m	7256	5502	12758
Tunnel vollendet am 31. Mai . . . . . m		7126	5502	12628
	In % der Tunnellänge . . . . . %	35,9	27,8	63,7
Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:				
	Im Tunnel . . . . .	406	319	725
	Im Freien . . . . .	200	137	337
	Im Ganzen . . . . .	606	456	1062

Auf der *Nordseite* wurde an 29 Tagen gearbeitet. Der harte „Berisalgneiss“ ist jetzt durchfahren. Bohrschläuche konnten wieder beschafft werden; hingegen zeigen sich nun in der Arbeiterbeschaffung grössere Schwierigkeiten.

Auf der *Südseite*, auf der an 27 Tagen gearbeitet wurde, ist die Zahl der Arbeiter auch in diesem Monat wieder zurückgegangen.

**Verband Schweizer Drahtseilbahnen.** Den Tagesblättern entnehmen wir, dass der Verband am 10. d. M. in Zürich seine XVI. Jahresversammlung abgehalten hat. Er zählt rund 50 Mitglieder; neu ist in den Verband die Drahtseilbahn Treib-Seelisberg eingetreten. Der gegenwärtigen Kalamität in der Beschaffung der Oele soll durch gemeinsamen Einkauf begegnet werden; desgleichen sollen sich, da die Einfuhr von Kabeln unmöglich ist, die Verwaltungen nach Tunlichkeit durch Kabelaustausch gegenseitig aushelfen.

Ferner behandelte die Versammlung eine Reihe von Betriebs- und Steuerfragen. Namentlich gab die Frage der Prämien-Einschätzung durch die *Eidg. Unfall-Versicherungs-Anstalt* zu lebhafter Klage Veranlassung; dabei wurde dem Befremden darüber Ausdruck gegeben, „dass im Verwaltungsrate dieser eidgenössischen Anstalt nur Politiker, aber keine Praktiker sässen und dass leider die Kleinbahnen in dieser Behörde nicht einen einzigen Vertreter hätten.“

**Reuss-Schiffahrtsweg.** Auf Seite 247 des letzten Bandes (20. November 1915) teilten wir die Gründung eines „Reussverbands“, als Gruppe des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbands mit, dessen Zweck in der Förderung der wasserwirtschaftlichen Interessen des Reussgebietes bis zur Mündung der Reuss in die Aare besteht. Die neueste Nummer (Mai 1916) der Zeitschrift „Die Rheinquellen“ bringt nun unter Beigabe von Uebersichtsplan und Längenprofilen zwei Projektvarianten für die Erstellung einer „Rhein-Gotthard-Wasserstrasse“ zwischen Koblenz und dem Vierwaldstättersee, unter Benutzung von Aare und Reuss und bei einer Variante auch des Zugersees, auf die wir Interessenten verweisen.

**Museumsbau in Schaffhausen.** In dieser seit langer Zeit schwebenden Angelegenheit scheint es nunmehr vorwärts gehen zu wollen. Man schreibt darüber der „Neuen Zürcher Zeitung“ von Schaffhausen: „Der Historisch-Antiquarische Verein, der Kunstverein und der Museumsverein veröffentlichen eine Kundgebung in der Frage des Museumsbaues; sie beantragen dem Stadtrat, an der Grundidee des Projektes Gull, die Sammlungen aller drei Vereine auf dem Areal des Klosters Allerheiligen unterzubringen, festzuhalten; dagegen soll auf die weitere Mitwirkung Prof. Gulls verzichtet werden und Schaffhauser Architekten mit der Ausarbeitung neuer, vereinfachter Pläne beauftragt werden.“

**Die Anzahl der Dampfkessel-Explosionen in Deutschland** belief sich nach einer Zusammenstellung des statistischen Amtes im Jahre 1914 auf 8 gegenüber 9 bzw. 11 in den beiden Vorjahren. Als Ursache der Explosionen werden in fünf Fällen Wassermangel, in je einem Falle örtliche Blechschwächung, mangelnde Flammrohrversteifung und verschiedene Ursachen angegeben.

**Schweizer Verein von Dampfkesselbesitzern.** Am 23. ds. hält der Schweizer Verein von Dampfkesselbesitzern in Zürich seine XLVII. Generalversammlung ab. Aus dem soeben erschienenen Jahresbericht des Vereins werden wir wie üblich in einer unserer nächsten Nummern einen kurzen Auszug bringen.

**Zürcher Kunstgesellschaft.** Die diesjährige Generalversammlung der Zürcher Kunstgesellschaft bestimmte an Stelle des sowohl vom Präsidium als auch aus dem Vorstand zurücktretenden Architekten *Paul Ulrich* als neuen Präsidenten Direktor Dr. Schärlein. Als Architekt wurde in den Vorstand *Max Häfeli* neu gewählt.

#### Nekrologie.

† **K. Gölsdorf.** Am 18. März 1916 ist der Sektionschef im Oesterreichischen Eisenbahnministerium, Dr. Ing. h. c. Karl Gölsdorf, im Alter von nur 54 Jahren gestorben. Er hat seinen Namen durch grosse Verdienste um das Eisenbahnwesen, insbesondere den Lokomotivbau in der ganzen Welt bekannt gemacht. Mit tiefgründigem technischem Wissen und künstlerischem Sinn ausgerüstet und in reichstem Masse begabt, seine schöpferischen Gedanken in Worten und meisterhaften Zeichnungen in immer schönen Formen seinen Mitarbeitern und Kollegen zu vermitteln, hat Gölsdorf für die seiner Leitung unterstellten österreichischen Staatsbahnen mustergültige neue Lokomotivtypen für erhöhte Leistungen bei geringem Gewicht geschaffen und sich auch auf dem Gebiete des Eisenbahnwagenbaues erfolgreich betätigt.

Während in der Schweiz und andern europäischen Ländern der Eisenbahnoberbau schon lange für 16 t Achsdruck verstärkt wurde und auf deutschen Hauptstrecken Lokomotiven mit 17 t Achsdruck laufen, darf bei den österreichischen Staatsbahnen der Achsdruck 14,5 t immer noch nicht übersteigen. Dazu kommt der meist geringere Heizwert der verfügbaren Braunkohlen und die ungünstigen Streckenverhältnisse im Hügel- und Gebirgsland, das die neuen österreichischen Alpenbahnen erschlossen haben. Alle diese Schwierigkeiten hat Gölsdorf durch äusserst sorgfältige Durcharbeitung aller Einzelheiten der von ihm neu geschaffenen Lokomotivtypen überwunden, wobei die Helmholtz'sche Theorie der längsverschiebbaren Achsen zuerst und in grösstem Masstabe in die Praxis eingeführt wurde. Für die erforderlichen grossen

Maschinenleistungen hat Gölsdorf mit bestem Erfolg hochliegende Kessel zumeist mit eingebautem Ueberhitzer und auch fast allgemein das Verbundsystem angewendet. Für die hauptsächlich von ihm entwickelten schweren Schnellzugmaschinen wurde zur Einhaltung des zulässigen Achsdruckes eine Vermehrung der Triebachsen bis auf sechs nötig. Für die eingeleisige zweite Bahnverbindung mit Triest baute Gölsdorf eine ungewöhnlich kräftige siebenachsige Gebirgslokomotive mit der Achsfolge 1F, die den ersten brauchbaren Zwölf-Kuppler mit in einem Rahmen gelagerten Triebwerk darstellt. Ausser den übrigen neuen Bauarten grosser kurvenbeweglicher Gebirgslokomotiven schuf Gölsdorf auch sehr bewährte Konstruktionen für Lokomotiven mittlerer Grösse, Tender- und Schmalspurlokomotiven und auch für elektrische Lokomotiven. Dazu gehört auch die zuerst bei der Veltlinbahn angewendete Verbindung der Elektromotoren mit den Triebrädern durch Kuppelstangen unter Zwischenschaltung eines Gleitrahmens.

Von den vielen Einzelheiten, bei denen Gölsdorf neue Ideen in glücklicher Weise verwirklicht hat, seien nur seine äusserst einfache Anfahrvorrichtung für Verbundlokomotiven und die auch in der Schweiz verwendeten langen Fülltaschen der Tender mit vom Führerstand aus beweglichen Klappdeckeln und bei Tendern auch der Rohreinsatz für das Heizgerät als Beispiel einfacher und praktischer Einrichtungen angeführt. Die einfachen kurvenbeweglichen Lokomotivtypen, die Gölsdorf für die österreichischen Staatsbahnen entworfen hat, bewährten sich so gut, dass sie auch für andere Bahnen im In- und Auslande vorbildlich geworden sind. Auch die unter Gölsdorfs Leitung entstandenen neuen Wagenkonstruktionen, worunter die noch in jüngster Zeit gebauten Spezialwagen für die den Truppen zur Verfügung gestellten Bäderzüge erwähnt seien, zeigen in der Einrichtung und Formgebung ein harmonisches Gepräge bei grösster eisenbahntechnischer Zweckdienlichkeit.

Gölsdorf war Mitarbeiter an der 1898 erschienenen „Geschichte der Oesterreichischen Eisenbahnen“, an der „Eisenbahntechnik der Gegenwart“ und der „Roellschen Enzyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens“. Er hat seine reiche Sammlung von Büchern, Schriften, Zeichnungen und Lichtbildern über Lokomotiven letztwillig dem Deutschen Museum in München vermacht, um dieses für die Geschichte des Lokomotivbaues sehr wertvolle Material dauernd zu erhalten und allen Fachkollegen zugänglich zu machen. Im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen wie im Verband der Technischen Einheit im Eisenbahnwesen und vielen Fachausschüssen war Gölsdorf ein werktätiger Mitarbeiter, dessen ausserordentliches Wissen und freundliches Entgegenkommen von allen Kollegen, wie von seinen Beamten hoch geschätzt wurde. Von den vielen Anerkennungen seines Wirkens hat er die ihm von der Technischen Hochschule Hannover verliehene Würde eines Dr. Ing. ehrenhalber am meisten geschätzt. Seinen allzufrühen Heimgang betrauert die ganze Fachwelt, aber seine Werke bleiben unvergänglich. G.

† Ludwig Neher. Am 13. Mai ist zu Frankfurt a. M. nach längerer Krankheit Architekt Ludwig Neher im Alter von 65 Jahren gestorben. Die „Deutsche Bauzeitung“ widmet dem Künstler einen eingehenden Nachruf, dem wir folgende Angaben über seinen Lebenslauf entnehmen. Zu Stuttgart am 9. Juli 1850 als Sohn des Historienmalers Bernhard v. Neher geboren, absolvierte er in den Jahren 1869 bis 1873 die Architekturabteilung am dortigen Polytechnikum. Nach mehrjähriger Tätigkeit auf dem Architekturbureau von Mylius und Bluntschli in Frankfurt arbeitete Neher, nachdem Bluntschli einem Ruf als Professor an die Eidgen. Technische Hochschule in Zürich gefolgt war, noch bis 1883 mit Mylius allein, sodann von 1884 bis 1896 mit A. v. Kauffmann, mit dem er u. a. ein Projekt für das Rathaus in Stuttgart entwarf, das den Beiden den I. Preis eintrug. In die folgenden Jahre, in denen Neher meistens ohne Gesellschafter tätig war, fallen seine bedeutendsten Arbeiten. Es seien hier davon erwähnt das Naturhistorische Museum und das Jügelhaus in Frankfurt a. M., welches letzteres den Kern der heutigen Universitätsgebäude bildet, sowie die dortigen Rathaus-Neubauten, die Neher in Gemeinschaft mit F. v. Hoven entwarf und erstellte. Neben seiner Berufstätigkeit war Neher ein eifriger Förderer aller künstlerischen Bestrebungen, sodass sein Tod für das Frankfurter Kunstleben einen schweren Verlust bedeutet.

† J. Konegen. In Braunschweig starb am 9. Mai nach schwerem Leiden, im Alter von 68 Jahren, Dr. Ing. Julius Konegen, einer der Gründer der heute Weltruf geniessenden Maschinenfabrik Amme, Giesecke und Konegen in Braunschweig.

## Literatur.

Schweiz. Ingenieur- und Architektenverein, Jahresheft 1915 und Mitgliederverzeichnis (abgeschlossen auf 31. März 1916). Zu beziehen beim Sekretariat des S. I. A., Tiefenhöfe 11, Zürich, zum Preise von 2 Fr.

Der reiche Inhalt dieser Schrift rechtfertigt einen Hinweis auf sie auch an dieser Stelle. Man findet darin Auskunft über die Verhältnisse und Leistungen des schweizerischen Berufsverbandes der Ingenieure und Architekten, die Grundzüge seiner Statuten, vollständige Angaben über alle Kommissionen und ihre Zusammensetzung, über die Vereins-Institutionen zugunsten der Mitglieder u. s. w. Von praktischem Wert auch für weitere Kreise des Baugewerbes ist das Preisverzeichnis der vom S. I. A., zum Teil in Verbindung mit dem Schweiz. Baumeisterverband, aufgestellten *Normalien* für Submissionsverfahren bei Hoch- und Tiefbauarbeiten, Ausführungs-Bedingungen, Messvorschriften, Normalverträge und dergl. m. Diese verdienstlichen Arbeiten des Vereins finden allseitig die ihnen gebührende Anerkennung und Nutzenanwendung. — Beim Mitglieder-Verzeichnis, das einen Bestand von 412 Architekten und 776 Ingenieuren aufweist, vermisst man doch einigermaßen das alphabetische Gesamtregister, das, entgegen dem Vorschlag der Vereinsleitung, auf Beschluss der letzten Deleg.-Versammlung hin aus Ersparnisgründen weggelassen wurde. Es wird sich wohl empfehlen, bei der nächsten Ausgabe, die in französischer Sprache erscheinen soll, zur frühern Form zurückzukehren.

Max Eyth. Ein kurzgefasstes Lebensbild mit Auszügen aus seinen Schriften. Von Dipl.-Ing. Carl Weihe, Frankfurt a. M., nebst Neudruck von „Wort und Werkzeug“, von Max Eyth. Berlin 1916. Selbstverlag des Vereins deutscher Ingenieure. Im Buchhandel zu beziehen durch die Verlagsbuchhandlung von Julius Springer, Berlin. Preis geb. M. 2,40.

Aus Anlass des 80. Geburtstages (6. Mai 1916) des vor zehn Jahren verstorbenen Dichter-Ingenieurs Max Eyth ist im Selbstverlag des Vereins deutscher Ingenieure dieses Büchlein erschienen, das ein kurzgefasstes Lebensbild Eyths, sowie eine unter dem Titel „Lebenserfahrungen und Lebensweisheiten“ zusammengestellte Reihe von Sinnsprüchen aus Eyths Werken enthält. Gleichzeitig wurde ein Neudruck seines geistreichen Aufsatzes „Wort und Werkzeug“ aufgenommen. Das Werkchen soll dazu beitragen, die Kenntnis der Werke Eyths, die auch wir seinerzeit (vergl. Band LVI, Seite 216 und Band LVIII, Seite 358) unsern Kollegen aufs wärmste empfohlen haben, in immer weiteren Kreisen zu verbreiten, und damit auch dem Nichttechniker zum Verständnis zu bringen, dass auch in der Technik Schönheiten liegen, die der Behandlung durch einen Dichter wert sind.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten. Zu beziehen durch Rascher & Cie., Rathausquai 20, Zürich.

Grundzüge der Perspektive nebst Anwendungen. Von Dr. Karl Doehlemann, O. ö. Prof. an der Kgl. Techn. Hochschule in München. Mit 91 Figuren und 11 Abbildungen. 510. Bändchen von „Aus Natur und Geisteswelt“. Leipzig und Berlin 1916, Verlag von B. G. Teubner. Preis geb. 1,25 M.

Schweizerische Eisenbahn-Statistik. 1914. Band XLII. Herausgegeben von Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement. Bern 1916, zu beziehen beim Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement (Eisenbahnabteilung).

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.  
Dianastrasse 5, Zürich 2.

## Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender  
der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

### Stellenvermittlung.

Gesucht nach Wien ein jüngerer Ingenieur als Statiker für Eisenbetonkonstruktionen. (2011)

Gesucht zwei jüngere Maschinen-Ingenieure für Gaswerke, Schweiz und Deutschland. (2012)

Gesucht nach Deutschland, für die Kriegsdauer, jüngerer Maschinen-Ingenieur für Ueberwachung und Instandhaltung einer technischen Anlage, Ueberwachung und Anleitung von Bauarbeiten und Montage neuer Maschinen. (2015)

Gesucht nach Oesterreich Bauingenieure, insbesondere mit Baupraxis und Erfahrungen im Eisenbeton. (2016)

Auskunft erteilt kostenlos Das Bureau der G. e. P.  
Dianastrasse 5, Zürich 2