

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 75/76 (1920)
Heft: 12

Artikel: Schweizer. Verein von Dampfkessel-Besitzern
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-36526>

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: 30.01.2025

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

einzelne Strecken in ihrem natürlichen Zustand als flacher Strand, Steilufer, Schilfufer usw. gelassen werden, doch soll man *niemals auf künstlichem Wege den Eindruck natürlich entstandener Landschaftsbilder anstreben*. Bei Ortschaften am See wird in der Regel der Landungsplatz, wenn möglich in Verbindung mit einem baumbeschatteten Quai, durch seine architektonische Form herauszuheben sein, an den sich die natürlichen Ufer anschliessen. Solche Bauten, seien es Quaimauern oder Landungsstellen und dergleichen, sind stets mit grösstem Takt, mit guter, auch in der Ferne klarwirkender Massengliederung aufzuführen. Die Landungsstelle ist dadurch vor weitem ein angenehmer Zielpunkt. Der Anblick von Lagerplätzen kann durch Baumreihen angenehm gestaltet werden.

5. Das hochwertige Nationalgut, wie es der Zürichsee darstellt, verlangt für die Zukunft, dass mit wachsamem Auge die Veränderung seiner Ufer verfolgt und dass Schäden und Verunglimpfungen rücksichtslos abgestellt werden, sofern wir Gewicht darauf legen, der Nachwelt aus dieses Gut des schönen Schweizerlandes unverdorben zu hinterlassen. Es ist leider nicht auf die Einsicht und den guten Willen aller Bewohner der Ufer abzustellen und so wird es nötig sein, mit den Mitteln der behördlichen Gewalt und Wegleitung durch Sachverständige in der Gestaltung der Ufer das zu erreichen, was man im Leben des Alltags als Anstand und Sitte bezeichnet.

6. Bei Uferstrecken, die durch Eisenbahnlinien begrenzt sind, soll gegen das Gewässer womöglich eine Landanschüttung mit Bepflanzung vorgenommen werden. Den Ufern der zahlreichen aus den Waldgebieten hervorbrechenden kleinen Bäche ist besondere Beachtung geschenkt durch Begleitung derselben mit Grün. Zum grossen Teil verschwinden diese kleinen Wasserläufe in ihrem untern Teil spurlos in die Kanalisation. Eine Verbesserung dieser Uebergangstellen kann durch die Anlagen von kleinen Stauweihern, deren Abfluss bedeckt ist, bewirkt werden (vergl. Wehrenbach).“

(Forts. folgt.)

Schweizer. Verein von Dampfkessel-Besitzern.

Dem im Juli erschienenen 51. Jahresbericht über das Geschäftsjahr 1919, bezw. dem Bericht des Oberingenieurs E. Höhn entnehmen wir in gewohnter Weise die für unsere Leser Interesse bietenden Angaben:

Die Gesamtzahl der Ende 1919 der Kontrolle des Vereins unterstellten Dampfkessel belief sich auf 5446 gegenüber 5428 am 31. Dezember 1918. Diese Zahl umfasste 5329 (im Vorjahr 5313) Kessel der 2946 (2953) Vereinsmitglieder und 117 (115) behördlicherseits überwiesene Kessel. Daneben wurden noch 780 (774) den Mitgliedern gehörende und 1 (2) polizeilich zugewiesene Dampfgefässe untersucht.

Von den 5446 untersuchten Dampfkesseln sind 434 mit äusserer Feuerung, 4996 mit innerer Feuerung (davon 136 Schiffskessel), und 16 mit elektrischer Heizung. Dem Ursprung nach sind 76,25% der Kessel schweizerisches Fabrikat; von den andern stammen 17,62% aus Deutschland, 2,75% aus Frankreich und 2,25% aus England. Ueber die Grösse dieser Kessel, von denen der älteste seit dem Jahre 1851 in Betrieb ist, sowie über deren Verteilung auf die verschiedenen Industrien, sind diesmal im Bericht keine Angaben gemacht.

Durch die Beamten des Vereins wurden im Berichtsjahre insgesamt 13267 Revisionen vorgenommen, gegenüber 12841 im Vorjahr. Davon waren 6574 (6262) äussere und 6693 (6579) innere Untersuchungen. Unter den schweren Kesselschäden nehmen dieses Jahr die Flammrohrbeulungen infolge Wassermangels (sieben Flammrohre an sechs Kesseln) die erste Stelle ein. Ausserdem traten aus der gleichen Ursache an vier Kesseln Undichtheiten auf. Von zwei Einbeulungen an den Feuerbüchsen war die eine ebenfalls auf Wassermangel, die andere auf Ueberhitzung infolge Ansammlung von Schlamm zurückzuführen. An Rissen sind bei vier Kesseln solche in der Längsrichtung der Flammrohren zu erwähnen; in zwei Fällen ist deren Ursache in Wärmestauungen infolge dicken Schlamm- bzw. Kesselstein-Belags zu suchen. Anbrüche an der feuergeschweissten Verbindung der Feuerbüchse von vertikalen Querrohrkesseln wurden wieder in drei Fällen festgestellt. Da derartige Beschädigungen¹⁾ in den letzten Jahren wiederholt aufgetreten

¹⁾ Vergl. den Bericht über eine durch schlechte Schweissverbindung verursachte Explosion eines derartigen Querrohrkessels in Bd. LXVI, S. 259 (27. Nov. 1915).

sind und die davon betroffenen Kessel fast ohne Ausnahme aus der gleichen (ausländischen) Fabrik stammen, sah sich der Verein im Interesse der Kesselbesitzer veranlasst, bei der Abnahme solcher Kessel schärfer vorzugehen. Eigentliche Explosionen an Kesseln oder andern Gegenständen waren dieses Jahr glücklicherweise nicht zu verzeichnen, wohl aber sieben Rauchgas-Explosionen in den Feuerherden oder innerhalb der Kessel-Einmauerungen. Die Ursachen dieser Explosionen und die zu deren Verhütung zu treffenden Massnahmen sind im Bericht des Oberingenieurs ausführlich behandelt.

Mit der üblichen *Instruktion des Heizer-Personals* der Vereinsmitglieder waren die zwei Instruktionshitzer bei 27 Firmen während 76 Tagen beschäftigt. Theoretische Heizerkurse wurden zwei abgehalten.

An wirtschaftlichen *Versuchen* wurden 23 Verdampfungsversuche, vier Indizienversuche und zwei Dampfmessungen vorgenommen. Ausführlich berichtet wird über drei Verdampfungsversuche an elektrischen Kesseln, nämlich an einem Revel-Kessel¹⁾, einem Brockdorff-Kessel und einem Kessel mit Wärmespeicherung durch Beton und Heisswasser mit Wärmeübertragung durch Oel²⁾, sowie über einen Verdampfungsversuch an einem Kessel für Abwärme-Verwertung in einem Gaswerk. Die Anzahl der im Auftrage des Vereins von der eidgenössischen Prüfungsanstalt für Brennstoffe vorgenommenen *Heizwert-Bestimmungen* von Brennstoffen belief sich auf 321, gegenüber 542 im Vorjahre.

Als Anhang enthält der Bericht noch zwei Abhandlungen von Oberingenieur E. Höhn: „Prämien für trockenen Brennstoff“ (fünf Seiten) und „Die Sammlung und Speisung von Kondensaten“ (74 Seiten).

† Huldreich Keller.

In bester Stimmung und neugestärkt zur Arbeit hatte uns Huldreich Keller nach der Rückkehr aus seinen Ferien besucht; zwei Tage später, anlässlich einer geschäftlichen Besprechung mit zweien seiner Firma-Kollegen, sank er plötzlich lautlos zu Boden, und ohne dass er das Bewusstsein wiedererlangt hätte, erlosch schon nach wenigen Stunden sein Lebenslicht; ein Tod, zwar grausam für die Angehörigen, doch wie man ihn für sich selbst nicht schöner wünschen könnte. Wohl waren er und die ihm näher Stehenden sich seiner gefährdeten Gesundheit bewusst, doch dachte niemand gerade jetzt an sein unvermitteltes Ende.

Huldreich Keller stammte aus Arbon am Bodensee, wo er am 16. März 1868 als Sohn einfacher Leute geboren wurde; der Vater war Schmied, dem Sohne lag somit der Mechaniker sozusagen im Blut. Er durchlief die heimatlichen Schulen, später, von seiner Mutter ursprünglich zum Pfarrer bestimmt, die thurgauische Kantonschule in Frauenfeld, an der er das Maturitätszeugnis erwarb. Hernach jedoch kam er, den es zum väterlichen Handwerk zog, in die Schlosserlehre nach Arbon, und erst nach dem Tode der Eltern bezog der wissbegierige und strebsame Jüngling im Herbst des Jahres 1889 die mechanisch-technische Abteilung der E. T. H., die er 1893 als diplomierter Maschineningenieur absolvierte. Strebsam war er, doch kein „Streber“; im Gegenteil: ihm ward die schöne Gabe zu Teil, ein feucht-fröhliches Studentenleben noch nach alter Väter Sitte in vollen Zügen geniessen zu können, ohne dabei das ernsthafte Studium zu vernachlässigen. Im Kreise der Singstudenten war er stets einer der eifrigsten und das nicht nur während der Studiensemester. Auch im Philisterium blieb Huldreich Keller eine der treuesten, verlässlichsten Stützen des Vereins; er bewahrte sich sein jugendfrisches Herz und war einer der Besten in jenem Freundeskreis, der ihn nun schmerzlich vermissen wird.

Seine Ingenieur-Laufbahn begann Huldreich Keller als Assistent bei Prof. Dr. A. Stodola, den er zeitlebens hoch schätzte; zu gleicher Zeit wirkte er auch als Hilfslehrer am Technikum Winterthur. Nach vorübergehender Betätigung im Dampfmaschinen- und Regulator-Bau bei Escher Wyss & Cie. in Zürich zog Keller Ende 1896 nach Berlin, wo er während zwölf Jahren im Dienste der A. E. G. stand. Anfänglich war er hier mit theoretischen Untersuchungen an elektrischen Gleichstrom-Maschinen betraut, später mit Berechnungen und Versuchen auf dem Dampfturbinen-Prüfstand. Noch später erstreckte sich seine Tätigkeit auf das weitere Spezialgebiet

¹⁾ Vergl. Seite 43 dieses Bandes (24. Juli 1920).

²⁾ Siehe Band LXXIV, Seite 262 (22. November 1919).