Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85/86 (1925)**

Heft 21

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

nischen Amtstellen überarbeitet wurde. Das Ergebnis liegt nunmehr vor. „Beton und Eisen" vom 5. Januar 1925 bringt eine kurze Besprechung dieser neuen Bestimmungen, die von verschiedenen amtlichen Stellen in Schweden eingeführt worden sind.

Bahnhof-Wettbewerb Genf-Cornavin. Wegen verspäteten Eintreffens weiterer zur Wiedergabe bestimmten Pläne müssen wir den Schluss unserer bezüglichen Publikation auf eine spätere Nummer verschieben.

Konkurrenzen.

Ausmalung der Westvorhalle der Stadtkirche Winterthur. (S. 26 lfd. Bandes.) In diesem Wettbewerb sind die folgenden drei Künstler ausgezeichnet worden: Hanns Welti, Zürich, Walter Läubli und Gustav Weiss, Winterthur. Die Summe von 1000 Fr. wird zu gleichen Teilen unter die Genannten verteilt.

Korrespondenz.

Mit Bezug auf den Artikel von Ingenieur H. Buchli *Kohlenersparnis bei Einführung von Hochdrucklokomotiven* in der Nummer vom 9. Mai (Seite 240) erhalten wir von Prof. Kurt Wiesinger, Regierungsbaumeister, Ordinarius für Kolbendampfmaschinen, Dampflokomotiven usw. an der E. T. H. die folgende Erklärung mit der Bitte um Veröffentlichung:

Wie in der Fussnote zum Aufsatz des Herrn Ingenieur J. Buchli, Direktor der Schweizer. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur, von der Schriftleitung der „Schweizer. Bauzeitung" auf Seite 240 dieses Jahrganges angegeben, hatte ich mich bereit erklärt, zu gegebener Zeit die genauen Unterlagen zu meiner Hochleistungs-Lokomotive zusammen mit den Versuchsergebnissen zu veröffentlichen. Eine gleiche Zusage habe ich der Redaktion der V. D. I.-Zeitschrift und von Glasers Annalen (vergl. meinen Aufsatz im letzten Heft des vorigen Jahrganges der Annalen) gemacht.

Es ist doch wohl selbstverständlich, dass ich schon mit Rücksicht auf die Patentverfahren jetzt noch nicht über Einzelheiten meiner Erfindung sprechen kann. Auch halte ich jede Diskussion vor dem Vorhandensein der praktischen Versuchsergebnisse für fruchtlos. Selbst im Anschluss an diese werden sich Meinungsverschiedenheiten nicht vermeiden lassen. Man denke nur an den Kampf um die Einführung des Heissdampfes im Lokomotivbetrieb (vergl. Garbe).

Dem Wunsche der „Neuen Zürcher Zeitung" um Bekanntgabe der Richtlinien meiner Bauart in allgemein verständlicher Form bin ich nur nachgekommen, um die Presse aufzuklären, die sich bekanntlich gern, sobald einmal etwas durchgesickert ist, die Verbreitung von Neuigkeiten angelegen sein lässt.[1])

So lange nun aber die genauen technischen Daten, die das Ergebnis einer mehr als zwölfjährigen Forschungsarbeit darstellen, nicht vorliegen, sollte man sich doch eigentlich nicht ein Urteil im Sinne des Herrn Buchli über meine Erfindungen erlauben, wenn man wirklich unvoreingenommen sein will. Jedenfalls muss bereits die Parallele zwischen einem 20 PS Dampfautomobil und einer 2000 PS Dampflokomotive stutzig machen. Wenn die Einführung des Hochdruckes im Eisenbahnwesen gar keine Schwierigkeiten machte und demzufolge auch keine besondern Leistungen erforderte, dann brauchte man ja nur das 20 PS Fahrzeug auf ein 2000 PS Fahrzeug zu vergrössern und dieses auf Schienen zu setzen, nachdem man die mit der Einführung des Hochdruckdampfes verbundenen Vorteile zugibt.

So einfach scheint dies aber wohl doch nicht zu sein. Vielmehr liegen gerade in der konstruktiven Gestaltung der einzelnen Aggregate die Schwierigkeiten, wenn man auf hohe Wirtschaftlichkeit kommen will. Deshalb genügen die überschlägligen Vorerhebungen des Herrn Buchli auch noch nicht für die einwandfreie Beurteilung der vorliegenden Fragen, da in ihnen wissenschaftlich anerkannte Grundlagen und praktisch erprobte Werte neben rohe Schätzungen gestellt sind und ausserdem noch sehr wichtige Faktoren ganz fehlen. Derartige Ueberlegungen bilden stets nur den Ausgangspunkt für weitere Studien, liefern aber niemals die Berechtigung zur Fällung eines Werturteiles über meine Erfindungen, zumal die für meine Lokomotive zugrunde gelegten Daten gar nicht zutreffen. Demzufolge muss ich auch die Schlussfolgerungen ablehnen und möchte nur darauf aufmerksam machen, dass Tabelle I [Seite 241, unten. Red.] bereits 42% Kohlenersparnis zugibt.

[1]) Vergleiche diesbezüglich unsere Nachschrift auf Seite 276. Red.

Bezüglich der falschen Angaben über meine Lokomotive will ich gerne glauben, dass Herr Buchli noch nicht Einsicht in meine Unterlagen genommen hatte, als ich sie auf besondern Wunsch des verstorbenen Herrn Direktor Kjelsberg der Lokomotivfabrik Winterthur einige Zeit überliess, bevor ich mich wegen des Baues einer Versuchslokomotive ans Ausland wandte.

Ich behalte mir vor, genauen Bericht über meine Lokomotive zu erstatten, sobald die Versuchsergebnisse vorliegen.

Hochachtend Prof. Wiesinger.

Zu dieser Erklärung äussert sich Direktor Buchli wie folgt:

Die in der „Neuen Zürcher Zeitung" vom 18. März 1925 enthaltenen Angaben sind die folgenden:

1. Die Hochleistungslokomotive arbeitet mit einem Dampfdruck von 60 bezw. 40 at;
2. Sie besitzt einen schnellaufenden Dampfmotor nach Art der Automobilmotoren konstruiert;
3. Sie besitzt einen Kondensator, der an heissen Sommertagen ausreicht, den Dampf überhaupt zu Wasser niederzuschlagen;
4. Sie besitzt einen Hochleistungs-Wasserrohrkessel;
5. Der Kondensator ist auf der Lokomotive selbst untergebracht;
6. Das Gewicht der Lokomotive wird kleiner als das bestehender Heissdampf-Lokomotiven gleicher Leistung.

Meine Berechnungen stützen sich *lediglich* auf diese Angaben. Wenn Herr Wiesinger nun erklärt, dass die meinem Artikel zugrunde gelegten Daten gar nicht zutreffen, so müssen auch seine Erklärungen in der „N. Z. Z." unrichtig sein.

Alle meine Berechnungen habe ich zahlenmässig belegt; von rohen Schätzungen kann keine Rede sein.

Die Deutung, die Herr Wiesinger der Parallele gibt, die ich zwischen dem 20 PS Dampfautomobil und der 2000 PS Lokomotive zog, ist sehr schwach. Mein Vergleich hatte lediglich den Zweck, nachzuweisen, dass seine Lokomotive in ihren Bauprinzipien längst bekannt ist, und dass ferner eine Kondensationsanlage, welcher Grösse sie auch sein mag, für ihren Betrieb mindestens 10% der ganzen Lokomotivleistung erfordert.

Darin gehe ich mit Herrn Wiesinger vollständig einig, wenn er behauptet, dass in der konstruktiven Gestaltung der einzelnen Aggregate die Schwierigkeiten im Bau von Hochdrucklokomotiven liegen. Das geht deutlich aus meiner Bemerkung auf Seite 240 hervor, worin ich mein Erstaunen zum Ausdruck bringe, dass es ihm geglückt sein soll, eine Lokomotive zu bauen, die an Vollkommenheit alles übertreffe, was den bedeutendsten Lokomotivfirmen trotz ihrer langjährigen Erfahrungen und trotz der ihnen zur Verfügung stehenden Mittel zu Studien und Versuchen bis heute nicht möglich war.

Der Hinweis Prof. Wiesingers auf die 42-prozentige Kohlenersparnis, die in meiner Tabelle angegeben wird, ist irreführend; die 42% beziehen sich auf eine Lokomotive mit höchstem Vakuum und 60 at Druck, während, da er nur kondensiert, für seine Maschine die Zahlen in Spalte 4 bezw. 4a der Tabelle massgebend sind.

Ich halte daran fest, dass die Kohlenersparnis, die unter den in der „N. Z. Z." angegebenen Voraussetzungen zu erwarten ist, im Mittel 25% und nicht mehr beträgt. Auf die übrigen in der Einsendung enthaltenen Bemerkungen trete ich nicht ein, da sie nur auf eine Ablenkung von der eigentlichen Sache hinzielen. Von einem Fachvertreter unserer Technischen Hochschule hätte eine sachlichere Erwiderung erwartet werden dürfen, die ihm, würde seine Behauptung auf festen Füssen stehen, sicher leicht möglich gewesen wäre.

Der Stand der technischen Wissenschaft sowie die dem Praktiker bekannten Erfahrungen genügen vollständig, um zu beweisen, dass die Wiesinger-Hochleistungslokomotive eine 50-prozentige Kohlenersparnis nicht erreichen kann. Zu dieser Feststellung genügen die Angaben in der „N. Z. Z.", auch ohne Kenntnis des konstruktiven Aufbaues der Lokomotive.

Zum Schluss möchte ich die Frage stellen: Wie kann Herr Prof. Wiesinger der breiten Oeffentlichkeit eine Kohlenersparnis von 50%, die seine Hochleistungslokomotive gegenüber der besten Heissdampflokomotive ergeben soll, als bestehende Tatsache hinstellen, wenn er selbst die Abklärung dieser Frage erst von den Betriebsergebnissen einer sich im Bau befindenden Lokomotive abwarten muss und jede Diskussion vor dem Vorhandensein praktischer Versuchsergebnisse als fruchtlos bezeichnet?

Winterthur, den 14. Mai 1925. J. Buchli.