Lambelet, Ernest

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **91/92 (1928)**

Heft 12

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

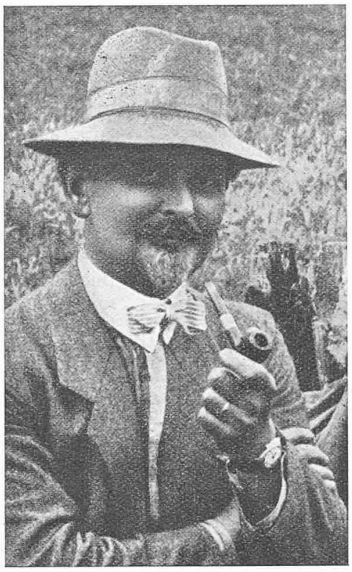
http://www.e-periodica.ch

Eidg. Technischen Hochschule zu richten. Das Kursgeld für den ganzen Kurs beträgt 50 Fr.; es können aber auch einzelne Vorträge (5 Fr. pro Stunde) belegt werden. Letzter Anmeldetermin ist der 17. Oktober.

Nekrologe.

† **Ernest Lambelet.** Un deuil aussi douloureux que tragique a frappé la Section des Ingénieurs et Architectes de La Chaux-de-Fonds. Le mercredi 2 mai à 6 h du soir, notre collègue, victime de la fatalité, succombait à la suite d'un terrible accident causant une profonde consternation au sein de la population toute entière, car E. Lambelet était une personalité très en vue et estimée en notre ville.

Après de solides études à l'école des Beaux Arts de Paris, E. Lambelet déclina une offre qu'on lui faisait pour se rendre dans l'Europe Orientale, il préféra le sol natal et aussitôt s'intéressa aux affaires publiques. Il fut un conseiller toujours très écouté au sein des commissions dont il faisait partie. Son esprit clair, prompt à saisir les grandes lignes des questions intéressant le développement de la cité, son grand dévouement, en font un membre des plus estimés. Membre du Conseil général, il fut nommé vice-président en 1924, il présida cette autorité en 1925 avec la haute compétence que nous lui connaissions. Son goût artistique très prononcé et les fortes connaissances techniques qu'il avait acquises, influencèrent les constructions du domaine communal. En collaboration, il présida à l'exécution de l'Hôpital d'enfants et du nouvel Hôtel des postes de notre ville. Mr. E. Lambelet fit également une apparition à la Commission de l'Ecole d'Art.



ERNEST LAMBELET
ARCHITECTE
1872 1928

Ernest Lambelet incarnait un attachement passionné à tout ce qui est beau et élevé, il aimait la peinture et il était un aquarelliste de valeur. Il assistait régulièrement aux séances de notre Section, et nous aimions la compagnie de cet homme charmant et distingué; il apportait toujours une note gaie, un peu de malice dans les discussions. Notre Section perd en Mr. E. Lambelet un homme de cœur; une mort brutale nous l'a enlevé en pleine possession de ses moyens remarquables. Notre peine est grande et son brusque départ laisse un grand vide parmi nous. Nous lui garderons un souvenir ému et reconnaissant pour tout le bien qu'il a fait à la cité et au sein de la S. I. A.

Mitteilungen.

Diesel-Lokomotive mit Flüssigkeitsgetriebe Schwartzkopff-Huwiler. Nachdem sich das hydraulische Uebertragungsgetriebe Bauart Schwartzkopff-Huwiler, von dem eine eingehende Beschreibung in Bd. 84, S. 300 (20. Dez. 1924) erschienen ist, sich u. a. für die Drehzahlregelung von Papiermaschinen und Kalandern gut bewährt hat, lag der Gedanke nahe, es auch als Getriebe für Diesel-Lokomotiven zu verwenden, zumal es eine stufenlose Steuerung gestattet. Ueber eine bezügliche Versuchslokomotive der Berliner Maschinenbau A.-G. vorm. L. Schwartzkopff, Berlin, berichtet Oberingenieur K. Vetter (Wildau) in der „Z. V. D. I." vom 5. Mai 1928. Es wurde eine Lokomotive Typ 1 B von 4,4 m Gesamtradstand gewählt, und als Antriebmaschine ein gerade verfügbarer, einfach wirkender Sechszylinder-Dieselmotor, Bauart Görlitz, von 200 PSi Höchstleistung eingebaut. Der Dieselmotor ist über den Triebachsen, die Pumpe des Flüssigkeitsgetriebes am entgegengesetzten Ende der Lokomotive aufgestellt. Die Verbindungswelle von Motor und Pumpe geht durch den zwischen beiden gelegenen Führerstand, wo sie mit einer ausrückbaren Reibungskupplung versehen ist. Der Motor des Flüssigkeitsgetriebes arbeitet mittels einer Zahnradübersetzung auf eine Blindwelle. Zum Fahrtrichtungswechsel dient ein zwischen Pumpe und Flüssigkeitsmotor eingeschalteter Drehschieber; das mehr oder weniger zeitraubende Umsteuern des Dieselmotors konnte dadurch wegfallen. Für den Antrieb der Ventilatoren und der Kühlwasserumlaufpumpe dient ein Hilfsmotor, wodurch ermöglicht wird, bei längerem Halten und auf längeren Gefällen den Hauptmotor stillzusetzen, ohne dass die Rückkühlung unterbunden wird. Dieser Hilfsmotor treibt auch den zum erstmaligen Anlassen des Hauptmotors nötigen Hilfskompressor. Für den Wasserumlauf der unerlässlichen Kühlung des Getriebeöls sorgt eine vom Hauptmotor angetriebene Kolbenpumpe.

Mit der Versuchslokomotive, die bei 44 t Dienstgewicht eine grösste Zugkraft von 5000 kg am Zughaken und 40 km/h Höchstgeschwindigkeit entwickelt, sind bereits ausgedehnte Versuchsfahrten ausgeführt worden, die gezeigt haben, dass die Frage der Kraftübertragung vom Dieselmotor zu den Triebachsen für mittlere und kleinere Leistungen von etwa 300 PS abwärts einwandfrei gelöst ist. z.

Versetzen von 334 m langen Brückenträgern in Pittsburg. Die im Zuge der Sixth Street in Pittsburg liegende Brücke über den Allegheny River bildete seit langem ein Hindernis für die im stetigen Wachsen begriffene Schiffahrt, sodass sie auf Veranlassung der Regierung ersetzt werden musste. Während zwei andere zu ersetzende Brücken abgetragen wurden, erachtete man das Fachwerk der genannten Brücke als geeignet, seinen Dienst an anderer Stelle, einige Kilometer flussabwärts, über einen Kanal des Ohio River weiter zu versehen. Wie Ing. D. T. Jerman in „Eng. News Record" vom 26. Mai 1927 berichtet, wurde zunächst der eine der beiden 134 m langen, 13,5 m breiten, 24,5 m hohen und 1450 t schweren Träger mittels Stahltürmen von seinen Lagern abgehoben und nach Entfernung des Pfeiler- und Widerlagermauerwerks mittels vier hydraulischen Winden von je 450 t und 38 cm Hub auf zwei Paar in Längsrichtung aufgestellte Prahme heruntergelassen. Auf diese wurde er an 42 Knotenpunkten mittels gewöhnlicher Schraubenwinden gestützt. Wegen der Unterführung zweier Brücken musste der obere Teil des Fachwerks abgetragen werden. Nach Hebung des Trägers auf seine neuen Fundationen wurde der Vorgang mit dem zweiten Träger wiederholt.

Hochdruck-Dampfkessel grosser Leistung. Wie die „Z. V. D. I." nach „Power" vom 17. Juli berichtet, hat die „Société Alsacienne de Constructions mécaniques" in ihrem Werk Belfort für die „Compagnie Parisienne de Distribution d'Electricité" einen Dampfkessel von 1800 m² Heizfläche hergestellt, der 120 t/h Wasser bei 43 at Ueberdruck und 440° Temperatur verdampfen soll. Der Kessel hat zwei obenliegende horizontale Trommeln sowie eine untere Trommel; die Durchmesser der Trommeln betragen bis zu 1250 mm und ihre Wanddicken bis zu 87 mm. Das vorderste Rohrbündel besteht aus sechs Reihen und ist aus Rohren von 82,5 mm Aussendurchmesser bei 5 mm Wanddicke zusammengesetzt. Der gesättigte Dampf wird einer besondern Trommel über der hintern obern Kesseltrommel entnommen, die als Wasserabscheider dient. Alle vier Kesseltrommeln sind mit gewölbten Böden nahtlos geschmiedet und von Schneider in Creusot geliefert. Vor der Berührung durch die heissen Feuergase sind die Trommeln durch besondere Anordnungen geschützt. Der Kessel ist an einem Eisengerüst aufgehängt, von dessen obern Querträgern Zugbänder unter die obern Kesseltrommeln greifen. Er wird mit Kohlenstaub geheizt und hat eine mit Kühlrohren ausgekleidete Feuerkammer.

Der Schweizer. Verein von Gas- und Wasserfachmännern hält heute und morgen seine 55. Jahresversammlung in Lausanne ab. An der morgigen ordentlichen Vereinsversammlung werden Prof. Dr. H. Schardt (Zürich) über „La source du Pont-de-Pierre, son origine et son captage", Ing. Pierre Dufour (Lausanne) über „Silhouettes d'ingénieurs" sprechen, während F. Gilliard und H. Haemig (Lausanne) über Betriebserfahrungen mit kontinuierlich beschickten Vertikalöfen berichten werden.

Bau von Autostrassen in Spanien. Durch ein Königl. Dekret ist das spanische Verkehrsministerium ermächtigt worden, die Konzessionen für den Bau und den Betrieb von zwei Autostrassen auszuschreiben. Diese Konzessionen, die für die Dauer von 99 Jahren erteilt werden sollen, betreffen eine Strasse von