

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 73/74 (1919)
Heft: 15

Nachruf: Pintsch, Richard

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: 17.11.2024

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

Miscellanea.

Unverwesbarkeit von vulkanisiertem Kautschuk. Im allgemeinen wird angenommen, dass einige Metalle, wie Blei, Zinn, Bronze u. a., sowohl gegenüber der Einwirkung der Atmosphärrillen, wie der von feuchter Erde und Verwesungsprodukten aller Art, eine besonders hohe Widerstandsfähigkeit besitzen. Demgemäss werden gewisse Objekte, wie Säрге, Kapseln und Kästchen zum Einschluss von Dokumenten in Grundsteinen von Neubauten, Metallkörper zur Markierung von Fixpunkten bei trigonometrischen Vermessungen u. dergl. aus genannten Metallen angefertigt, obwohl erfahrungsgemäss auch diese Metalle von obgenannten Agentien mit der Zeit zum Teil sehr stark angegriffen werden.

Durch Zufall kam der Schreiber dieser Zeilen vor einiger Zeit in die Lage, festzustellen, dass der bekannte *vulkanisierte Kautschuk* alle genannten Metalle an Widerstandsfähigkeit gegen erwähnte Einflüsse weit übertrifft. Anlässlich einer Exhumierung fand sich nach 35-jähriger Lagerung in [der Erde, ausser einigen wenigen stärkern Knochen, nur noch ein künstliches Gebiss vor, das bis in alle feinen Einzelheiten noch wunderbar erhalten war. Nachdem es mit warmer verdünnter Salzsäure gründlich von Erde gereinigt worden, ergab sich bei näherer Besichtigung mit der Lupe, dass die aus rotem vulkanisiertem Kautschuk bestehende Platte auch nicht die geringsten Veränderungen aufwies, sondern wie neu aussah, während nach Aussage des betreffenden Totengräbers gleich alte Bleisärge „dünn und brüchig wie Papier“ werden.

Das Ergebnis ist um so interessanter, als bekanntlich bei dem Einbalsamierungsprozess der alten Aegypter dem Kautschuk ähnliche Produkte, wie gewisse Harze und Asphalt, ebenfalls eine bedeutende Rolle spielten.

B. Z.

Amerikanische Stahlgusschiffe. Ueber die Anwendung des elektrischen Schweissens im Schiffsbau berichteten wir schon in Band LXXII, Seite 189 (vom 2. November 1918). Wie die „Z. d. V. D. I.“ der englischen Zeitschrift „The Engineer“ entnimmt, ist seither dieses Verfahren u. a. von der Cast Steel Ship Co. in New York weiter ausgebildet worden. Diese Gesellschaft will den Rumpf ihrer Schiffe nicht mehr aus zusammengenieteten Stahlblechen herstellen, sondern aus einzelnen Stahlgussplatten, deren Nähte dann verschweisst werden. Zum Zusammensetzen werden schwalbenschwanzförmige Verbindungen benutzt. Die Kosten der Herstellung eines solchen Schiffsrumpfes sollen nur wenig mehr als die Hälfte eines aus Stahlblechen zusammengenieteten Rumpfes betragen. Für ein Schiff von 10000 t werden ungefähr 2000 solcher Gussplatten erforderlich. Es wird durch besondere Massnahmen dafür gesorgt, dass die Bieungsbeanspruchungen, die im Rumpf auftreten, sich nicht auf die Schweissverbindungen übertragen. Die Herstellung der Gussplatten erfolgt in eisernen, mit einer Sandschicht ausgekleideten Dauerformen. Nach jedem Guss wird der Sand erneuert. Dieses Verfahren gestattet, die einzelnen Platten verschieden dick zu giessen. Solche, die nicht die einfache flache Form haben, sondern gebogen sein müssen, werden einer besondern Wärmebehandlung unterworfen. Die Anzahl der Dauerformen, die für die Herstellung eines ganzen Schiffes erforderlich werden, soll ziemlich gering sein.

Die Quecksilbergewinnung in Europa. An der vor dem Kriege etwa 4200 t betragenden jährlichen Welterzeugung an Quecksilber (ohne die statistisch nicht festzustellenden Mengen einiger südamerikanischer, asiatischer und anderer Gewinnungsstätten) ist das europäische Festland mit fast vier Fünfteln beteiligt. Der Rest entfällt auf Kalifornien und Mexiko. Quecksilber ist also einer der wenigen Rohstoffe, für die Europa ein Ausfuhrland ist. Sein Uebergewicht rührt von der Erzeugung der drei Hauptwerke Almaden in der spanischen Provinz Neukastilien, Idria in Krain und Abbadia San Salvatore in der Toscana. Die Quecksilber-Erzeugung dieser Gegenden betrug vor dem Krieg, wie die „Z. d. V. D. I.“ nach „Metall und Erz“ berichtet, etwa 1200 t jährlich für Almaden, 800 t jährlich für Idria und 700 t für Abbadia San Salvatore. Der durchschnittliche Metallgehalt der Zinnobererze beträgt in Almaden 8%, in Abbadia 1% und in Idria 0,7 bis 0,8%. Der Betrieb von Almaden ist 2000 Jahre, der von Idria etwas über 500 Jahre alt. Sowohl Spanien wie Italien besitzt noch eine Anzahl kleinerer Quecksilber-Gewinnungsstätten. In Ungarn erreichte in Kotterbach die Quecksilbergewinnung aus Fahlerzen einige Tonnen im Jahr.

Zum Stadtbaumeister von Zürich an Stelle des zurückgetretenen Arch. F. Fissler ist berufen worden Arch. *Hermann Herter* von Uster, Kt. Zürich, geb. 1877. Herter durchlief die Schulen in Zürich, wo er auch an der E. T. H. hauptsächlich bei Rahn und Gull Architektur studierte, und nachher während vier Jahren auf dem Bureau von Prof. Gull arbeitete. Wir glauben im Namen aller seiner Kollegen zu sprechen, wenn wir Herter wie auch der Stadtbehörde zu der Wahl bestens gratulieren! Seine Eignung für das wichtige Amt hat er durch zahlreiche Wettbewerb-Erfolge, hauptsächlich aber durch den im Gross-Zürcher Bebauungsplan-Wettbewerb errungenen Sieg erwiesen.

Elektrizitätsversorgung der Stadt Wien. Die Gemeinden Wiener Neustadt und Neunkirchen planen im Verein mit den Wiener städtischen Elektrizitätswerken eine gemeinsame Ausnutzung der an den Nebenflüssen der Donau in Nieder-Oesterreich bereits schon ausgebauten oder noch zu gewinnenden Wasserkräfte. Die Arbeiten sind zum Teil schon im Gange.

Röthibrücke Solothurn. Der Einwohnergemeinderat von Solothurn hat die Ausarbeitung des definitiven Projektes an Ingenieur W. Luder und die Bauleitung dem Ingenieurbureau H. & E. Salzmann übertragen. Nächstens soll mit der Sondierung des Grundes bei den Mittelpfeilern begonnen werden.

Sch.

Nekrologie.

† R. Pintsch. Am 6. September starb in Berlin, im Alter von 80 Jahren, Dr. Ing. h. c. Richard Pintsch, dem die weltbekannte Firma Julius Pintsch A.-G. ihre heutige Bedeutung verdankt. Die gegen Ende der 60er Jahre von dieser Firma eingeführte Eisenbahn-Beleuchtung mit komprimiertem Gas, die heute noch, mit nur geringfügigen Aenderungen, in der ursprünglichen Form in Anwendung steht, ist des Verstorbenen Werk. Auch hat er gemeinsam mit Dr. Auer von Welsbach zur Ausbildung des Auer-Lichtes beigetragen.

Literatur.

Die virtuellen Längen bei elektrisch betriebenen Bahnen. Von Dr. E. Steiner, Dipl. Ingenieur. Zürich 1919. Verlag von Speidel & Wurzel. Preis 3 Fr.

Angeregt durch die 1914 erschienene Schrift Mutznern¹⁾ und durch die Veröffentlichung von Prof. Dr. W. Kummer in der S. B. Z. vom 16. Dezember 1916 über „Energetische Koeffizienten der virtuellen Längen von Bahnen, insbesondere bei elektrischem Betrieb“, ist der Verfasser an das systematische Studium der virtuellen Längen bei elektrischem Betriebe herangetreten. Er stellt im ersten Teil nach der von Mutzner verwendeten Formel

$$\alpha = \frac{\left[\frac{f}{d \cdot w_h} - 1 \right] \cdot (w_s + s)}{\frac{f}{d} - (w_s + s)}$$

Koeffizienten auf, die, den Vorschlägen Kummers an genanntem Orte folgend, den Vergleich zwischen Dampf- und elektrischem Betriebe einer bestimmten Linie gestatten. Dabei werden die Koeffizienten d , w_h und f (bei elektrischem Betriebe) neu bestimmt. Dies gibt auch für die virt. Koeffizienten des „wirklichen elektrischen Betriebes“ (Vergleichskoeff. für elektr. Linien unter sich) neue Werte. Insbesondere werden die virtuellen Längen neben den effektiven in Tabellenform für die wichtigsten schweiz. Bahnverbindungen ziffernmässig mitgeteilt, was wir den Tarifpolitikern zu besonderer Beachtung empfehlen.

Im zweiten Abschnitte werden die virtuellen Längen bei elektr. Hauptbahnen unter Berücksichtigung der Veränderlichkeit der Einheitspreise der elektr. Energie behandelt. Es werden hier eingehend der Einfluss der Lage der Kraftwerke zu den Bahnspisepunkten, die Energierückgewinnung und die gleichzeitige Wirkung beider Faktoren untersucht, und die gefundenen Resultate sodann gleich als Zahlenbeispiel auf die in der Umwandlung in elektrisch betriebene Strecke befindliche Gotthardlinie der S. B. B. angewendet.

Der dritte Abschnitt bespricht die besondern Verhältnisse der Untergrundbahnen mit Absenkung des Tracé zwischen den Haltestellen. Der Verfasser bestimmt die virt. Koeffizienten für Absenkungen von 0 bis 4 m, die dabei von 0 bis 0,74 herabsinken,

¹⁾ Dr. sc. techn. Carl Mutzner: Die virtuellen Längen der Eisenbahnen Gebr. Leemann & Cie. Zürich 1914. Vergl. S. B. Z., Bd. LXIII, S. 248 (25. April 1914).

²⁾ Vergl. S. B. Z., Bd. LXVIII, S. 285 (16. Dezember 1916).