

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **77/78 (1921)**

Heft 26

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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>

INHALT: Grossflugzeuge der Zeppelinwerke Staaken. — Entsandungsanlagen nach Patent H. Dufour. — Die Kirche in Fällanden. — Zur Bauvollendung des Simplon-Tunnel. — Die schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1920. — † Erwin v. Waldkirch. — Technische Grundlagen zur Beurteilung schweizerischer Schiffsfragen. — Miscellanea: Energieverteilung und Energiebedarf der „Chicago, Milwaukee & St. Paul Ry“. Fünfzigjähriges Jubiläum der landwirtschaftlichen Abteilung an der E. T. H. Gegen die

Verunstaltung Venedigs. Ein Museum der Luftschiffahrt in Paris. „Europäische Sammel-schiene“. Schweizer. Elektrotechn. Verein. — Nekrologie: Myrtil Dreifus, Fritz Steinbuch. Generaldirektor O. Sand. — Konkurrenzen: Monument des Schweiz. Schützenvereins in Aarau. Wandmalereien im Durchgang zwischen Fraumünster und Stadthaus. Seebad-anstalt Rorschach. — Preisausschreiben: Marcel Benoist-Stiftung. — Literatur. — Vereins-nachrichten: Berner Ing.-Arch.-Verein. G. E. P. Stellenvermittlung.

Band 78.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 26.

Grossflugzeuge der Zeppelinwerke Staaken.

Von cand. ing. E. Meyer, Flugzeugführer, Johannisthal.

(Schluss von Seite 286)

Das Schnellverkehr-Riesenflugzeug Typ 1920.

Im Mai 1919 von den Zeppelinwerke Staaken in Bau genommen, konnte dieses Flugzeug (Abb. 7 und 8) wegen mehrfacher starker Behinderung der Arbeiten infolge der durch den Friedensvertrag geschaffenen Lage erst Ende September 1920 fertiggestellt werden. Ausschliesslich für Personen- und Güterbeförderung bestimmt, stellt es das erste seit 1918 in Deutschland gebaute Verkehrsflugzeug grosser Leistung dar. Sein Erbauer ist Dipl.-Ing. Rohrbach, der Chefkonstrukteur der Zeppelinwerke Staaken.

Von den bisher gebauten Riesen-Landflugzeugen kennzeichnet sich das vorliegende dadurch, dass es als Eindecker und ausschliesslich aus Metall gebaut wird, dass dessen Flügel, dem neuzeitlichen deutschen Flugzeugbau entsprechend, freitragend, bzw. verspannungslos sind und dass die Motorenwarte sich während des Fluges beliebig von einem Motor zum andern begeben können.

Als Metall gelangte in erster Linie Duralumin zur Anwendung. Besonders hoch beanspruchte Organe, z. B. die Fahrgestellstreben, sind aus Stahl. Die besondere Eigenart des Baues besteht darin, dass bei der Konstruktion sowohl des Rumpfes als auch aller Flächen die Blechbeplankung als tragende Haut ausgebildet ist.

Entsprechend der Bestimmung des Flugzeuges wurde der Hauptwert auf grosse Lebensdauer und grosse Betriebssicherheit gelegt. Deshalb wurden vier von einander vollkommen unabhängige Motoranlagen gewählt. Diese sind von den Reisenden und den Führern vollständig getrennt. Da mit den Getrieben der Flugmotoren bisher noch Schwierigkeiten verbunden waren, wurde der direkte Antrieb der Luftschrauben gewählt.

Der Rumpf (Abbildung 9 auf Seite 309) weist im Grundriss eine sorgfältig windschnittige Form auf, im Seitenriss jene eines neuzeitlichen dicken Flügelprofils. Bei dieser Formgebung des Rumpfes ist das Streben



Abb. 8. Das 1000 PS-Zeppelin-Verkehrsflugzeug im Fluge.

Im vorderen oberen Teil des Rumpfes sitzen nebeneinander die Flugzeugführer. Die anfangs offenen Führersitze (Abbildung 9) sind nachträglich mit einem Verdeck versehen worden (Abbildung 10). Die Steuerorgane beider Führer sind miteinander gekuppelt. Dabei gehen von jedem Steuerhebel aus besondere Steuerzüge zu den Steuerflächen, womit die denkbar grösste Betriebsicherheit dieser Organe gewährleistet ist. Zwischen den beiden Führersitzen sind die Gashebel für die Motoren und die Kurzschlusschalter für die Zündung angeordnet. Man hat diese Organe hier nur in einfacher Ausführung vorgesehen, da dies für alle Fälle am zweckmässigsten erscheint.

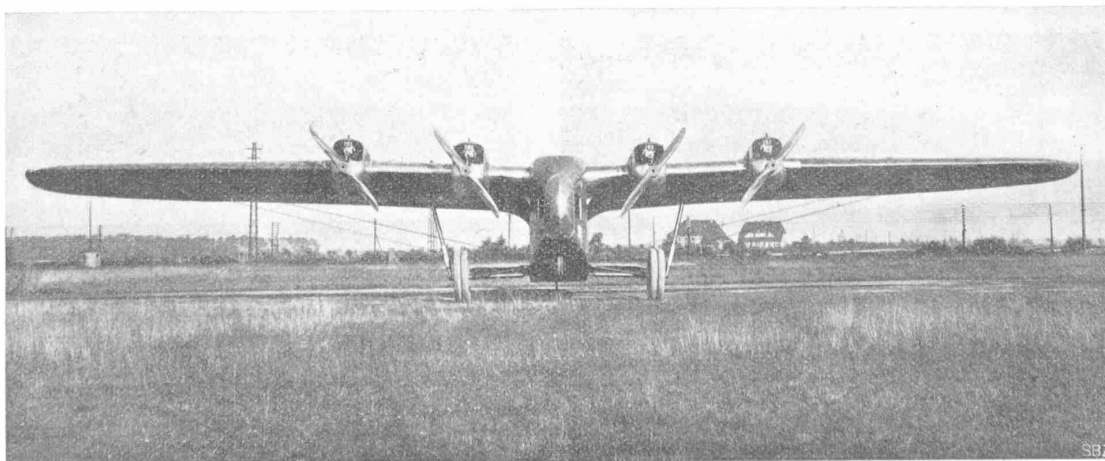


Abb. 7. 1000 PS-Ganzmetall-Verkehrsflugzeug von 31 m Spannweite, für 3500 kg Nutzlast, der Zeppelinwerke Staaken.

bemerkenswert, möglichst alle Organe als Auftrieb erzeugende Körper auszubilden. Es sei hervorgehoben, dass im Gegensatz zu andern Metallflugzeugen, die Aussenhaut des Rumpfes selbst tragend ist, sodass das eigentliche Rumpferüst wegfallen konnte.

Im vorderen Teil des Rumpfes ist die Kabine angeordnet, die auf bequemen Sesseln Platz für zwölf Fluggäste bietet; ausserdem können auf sechs Not-Sitzen noch weitere sechs Fluggäste untergebracht werden. Der allervorderste Teil des Rumpfes wurde von Sitzen freigehalten, und als Pantry