

Luchsinger, Thomas

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **87/88 (1926)**

Heft 6

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.

Tage um 13 Uhr überflog es den Pol, und am 15. Mai, 13 Uhr Greenwicher Zeit, nach Zurücklegung von rd. 4000 km in einer Flughöhe von 400 bis 800 m, landete es in Teller (Alaska). Zwei Tage vorher hatte der amerikanische Leutnant Byrd, mit einem Dreimotoren-Fokker-Flugzeug, als erster ebenfalls den Nordpol überflogen.

Das elastische Verhalten des Viaduc de la Recoumène. Interessante Beobachtungen sind nach den „Annales des Ponts et Chaussées“ (Nr. 1, 1926) am neuerstellten Viaduc de la Recoumène gemacht worden. Der auf der Linie von Puy à Niegles-Prades der Compagnie P. L. M. gelegene Viadukt überbrückt die tiefe Schlucht der Recoumène, eines Nebenflusses der Loire, im Plateau Central, in 65,6 m Höhe über dem Flussbett. In einer Steigung von 21,5‰ und einer Kurve von 325 m Halbmesser liegend, besitzt er acht gleiche Öffnungen von je 25 m Weite; die innere Leibungsfläche der Gewölbe, sowie die Stirnflächen sind Kegelflächen, die Gewölbe sind im Scheitel 1,14 m stark, die höchsten Pfeiler am Pfeilerhals 3,67 m stark. Die Pfeiler sind aus Basaltbruchsteinmauerwerk erstellt.

Die an diesem Bauwerk durchgeführten Messungen sollten vor allem Aufschluss geben über das elastische Verhalten dieses, als mehrstieliger Rahmen mit bogenförmigen Riegeln zu betrachtenden Systems. Schon während des Pfeilerbaues hatte es sich gezeigt, dass die sehr schlanken Pfeilerschäfte sehr elastisch nachgiebig waren. Ein erster Versuch wurde durchgeführt, als die Pfeiler bereits bis an die Gewölbekämpfer hochgemauert, und die Gerüste für die Gewölbe eingebaut waren. In diesem Bauzustand wurden zwischen den Pfeilerköpfen drei und vier Kabel gespannt, die in Öffnungsmitteln durch eine an einem lotrechten Kabel angehängte Belastung beansprucht wurden. Der gleiche Versuch wurde wiederholt, nachdem die Gewölbe ausgeführt und die Lehrgerüste abgeseht waren. Ferner wurden nacheinander zuerst Gewölbe 4 und hernach Gewölbe 3 mit einer aufgetragenen Last von 10 t pro m Gleis belastet. Beobachtet wurden hierbei die Bewegungen der Pfeilerköpfe und der Gewölbescheitel.

Die auf Grund der Messergebnisse ermittelten Werte des Elastizitätskoeffizienten bestätigen die Abnahme von E mit wachsender Beanspruchung; diese Abnahme betrug mehr als die Hälfte beim Anwachsen der Belastung von 1 t auf 10 t/m. Das Mauerwerk erwies sich nicht als vollkommen elastisch und gehorchte nur unvollkommen dem Hookeschen Gesetz. Beispielsweise betrug bei der ersten Versuchsreihe $E = 150 \text{ t/cm}^2$ für eine gegenseitige Verschiebung der Pfeilerköpfe von 0,4 mm, und sank auf 126 t/cm^2 bei einer gegenseitigen Verschiebung von 1,6 mm. Von besonderem Interesse ist die graphische Darstellung der Messresultate, woraus der zeitliche Verlauf der Formänderungen, namentlich die auch andersorts vielfach beobachtete, beträchtliche Nachwirkung ersichtlich ist. Jy.

Museum im „Segerhof“ in Basel. Ein patriziales Bürgerhaus des ausgehenden XVIII. Jahrhunderts, am Blumenrain Nr. 19, durch Legat an das historische Museum Basel übergegangen, ist vorsichtig renoviert und zum Museum eingerichtet worden. Man hat Hausrat jener Zeit darin aufgestellt, ausserdem eine Sammlung historischer Musikinstrumente. Auch hier liegt wieder ein erfreuliches Zeichen für die fortschreitende Dezentralisierung des Museumswesens vor, denn im echten Rahmen ihrer Zeit kommen auch alle jene Objekte vortrefflich zur Geltung, die mehr kultur- und sittengeschichtlichen, als kunsthistorischen Wert besitzen, und die in grossen Museen doch nur als verstopfende Nebensache wirken. Die entsetzliche Anhäufung von Material, und seine Aufstellung in künstlich ihrer Zeit „angepassten“ Räumen, wie z. B. im Landesmuseum, ist das sicherste Mittel, den Geschmack des Besuchers zu verderben, und ihn vom Besuch abzuschrecken. Man wird mit der Zeit dazu kommen, in eigentlichen Museen nur noch verhältnismässig wenige, aber hervorragende Stücke auszustellen, und den Rest, soweit er nicht überhaupt nur für Studienzwecke wichtig ist, und also in Form einer „Studiensammlung“ magaziniert werden kann (sehr viel kann magaziniert werden!) an solche Museums-Dependancen abzutreten, wo sich dann ganz von selber die Milieu-Wirkung einstellen wird, die man in allen den modernen Rittersälen und Krypten vergeblich anstrebt. Und wenn sich dann auch gleich noch eine ganze Spezialsammlung abtrennen lässt, wie hier die Musikinstrumente: umso besser. Die Hauptzierde des Hauses ist ein Salon im I. Stock, in Eiche getäferl, mit wohlgehaltenen Aubusson-Panneaux und Möbeln mit ebensolchen Ueberzügen. Dazu höchst vornehm eine sparsame, untadelig präzise in Eichenholz geschnittene Ranke, mit Tierszenen (wohl aus den Fabeln La Fontaines), jeweils als Superapporte. P. M.

Schweizerische Bundesbahnen. Als Ersatz für den aus der Generaldirektion der S. B. B. zurücktretenden Präsidenten Joseph Zingg wählte der Bundesrat gemäss dem Antrag des Verwaltungsrates der S. B. B. als neues Mitglied Ingenieur Hans Etter, von Bischofszell (Thurgau). Etter wurde im Jahre 1874 in Schaffhausen geboren. Nach Absolvierung der Kantonsschule Frauenfeld und der Technischen Hochschule München trat er in den Dienst der Gotthardbahn, wo er bald in den Rang eines Bahningenieurs vorrückte. Im Jahre 1912 wurde er zum Stellvertreter des Oberingenieurs der Generaldirektion der S. B. B., und im Jahre 1917 zum Oberingenieur befördert. Seit 1922 ist er Direktor des Kreises II (früher V) der S. B. B. in Luzern. — Zum neuen Präsidenten der Generaldirektion wählte der Bundesrat Ingenieur Anton Schrafl, von Bellinzona, seit 1922 Mitglied der Generaldirektion.

In seiner Sitzung vom 31. Juli erklärte sich der Verwaltungsrat damit einverstanden, dass sich die S. B. B. an einer zu gründenden „Schweizer. Express A. G.“ („Sesa“) beteiligen, der sie den Transportergänzungsdienst (Camionnage) mit Kraftwagen und andern geeigneten Beförderungsmitteln übertragen wird. Ferner ermächtigte der Verwaltungsrat die Generaldirektion, mit Rücksicht auf die gesteigerte Konkurrenz durch Automobile, die Tarife einzelner Wagenladungsklassen auf Entfernungen bis zu 100 km beträchtlich zu ermässigen. Auf Zweck und Organisation der „Sesa“ kommen wir zurück.

Zur Geschichte der Dampfturbinen-Lokomotive. Als erste Vorläufer der Dampflokomotive werden bekanntlich die Entwürfe und Probeausführungen von Dampffahrzeugen von Edgeworth (1768) und Cugnot (1769) genannt.¹⁾ In einer chronologischen Zusammenstellung der Erfindungen auf dem Gebiete der Strassen-Motorfahrzeuge erwähnt nun die Zeitschrift „Modern Transport“ vom 5. Juni neben dem im Jahre 1698 von Papin in Cassel hergestellten Dampfwagenmodell mit Kolbenmaschine, ein im Jahre 1665 von einem Missionar in China, dem Jesuitenpater Verbiest, gebautes Fahrzeugmodell, bei dem ein Schaufelrad durch einen Dampfstrahl angetrieben wurde. Uebrigens stammt weiter die Idee eines Reaktions-Fahrzeuges von Isaac Newton (1680).¹⁾ Es ist bemerkenswert, dass, wie bei den ersten stationären Dampfmaschinen, dem Reaktionsrad von Hero von Alexandrien und dem Dampfboot von Branca, so auch in der Traktion die Turbine früher als die Kolbendampfmaschine im Gedankenkreis der Erfinder auftaucht. R.

„Weckbeton“. In „Beton und Eisen“, Heft 7/1926, bespricht Prof. Dr. Ing. Schönhöfer das von ihm seit Jahren studierte „Weckverfahren“. Es beruht darauf, dass z. B. Schlacken und andere Verbrennungsrückstände, aber auch alter, abgebundener und erhärteter Zement und Beton durch Zerkleinern, Quetschen und Kneten in Kollergängen, Eigenschaften eines Bindemittels entwickeln, „geweckt“ werden kann. Die aus dem Kollergang hervorgehende weiche Masse lässt sich formen und erhärtet ähnlich wie Zementkunststein, dem das neue Produkt ebenbürtig sein soll, während der aus altem Beton gewonnene Weckbeton geeignet scheint, die Stelle von Magerbeton einzunehmen. Der Verfasser verspricht sich eine grosse Bedeutung des Verfahrens für die Zementwaren- und Kunssteinindustrie, sowie für die wirtschaftliche Verwendung von Abbruchmaterial. Man darf auf das von ihm angekündigte, mit Versuchsergebnissen belegte Buch, und auch auf die Ergebnisse der Praxis gespannt sein.

Schweizer. Verein von Gas- und Wasserfachmännern. Vom 21. bis 23. August hält der Verein in La Chaux-de-Fonds unter dem Vorsitz von Gaswerkdirektor F. Escher (Zürich) seine 53. Jahresversammlung ab. Für die ordentliche Vereinsversammlung, die am Sonntag den 22. August vormittags stattfindet, sind folgende Vorträge in Aussicht genommen: Ingenieur P. Jaccard (La Chaux-de-Fonds) über „Un essai de distillation intégrale en Suisse“, Dr. Jeannot, Geolog (Neuenburg) über „L'Hydrologie du Jura“, Prof. Dr. E. Ott (Zürich-Schlieren) über Versuche über Innenkorrosion von Gasröhren, und Direktor J. Ruf (Solothurn) über den Neubau des Gaswerks Solothurn. Der Montag wird einem Ausflug an den Lac des Brenets und den Saut-du-Doubs gewidmet.

Nekrologie.

† **Thomas Luchsinger.** In der Nacht vom 2. auf den 3. August starb, 53-jährig, Ingenieur Thomas Luchsinger, Kultur-Ingenieur des Kantons Glarus. Ein Nachruf wird folgen.

¹⁾ S. Röhl's Enzyklopädie des Eisenbahnwesens.