

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 9

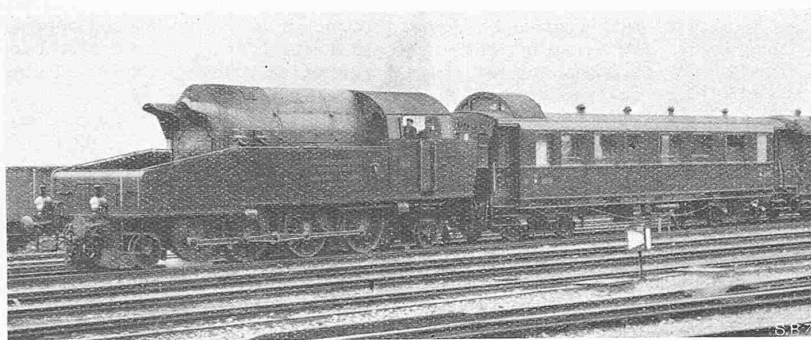
PDF erstellt am: **12.07.2024**

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.



Probezug mit der Hochdruck-Lokomotive „Winterthur“ und S. B. B.-Dynamometerwagen.

Die Arbeitsgenauigkeit der Werkzeugmaschinen. Von Dr. Ing. G. Schlesinger, Professor an der Techn. Hochschule Berlin. Mit 31 Abbildungsgruppen. Berlin 1927. Verlag von Julius Springer. Preis geh. 6 M., geb. 7 M.

Kundendienst. Der erfolgreiche Verkäufer im Detailhandel. Von Arthur Jacoby. Heft Nr. 4 der „Schweizer Schriften für Rationelles Wirtschaften“. Zürich 1927. Verlag von Hofer & Cie. Preis geh. 2 Fr.

Reklame-Psychologie. Von Dr. Karl Rohwaldt. Heft Nr. 6 der „Schweizer Schriften für Rationelles Wirtschaften“. Zürich 1927. Verlag von Hofer & Cie. Preis geh. 2 Fr.

Der bildsame Zustand der Werkstoffe. Von Dr. Ing. A. Nadai, a. o. Professor an der Universität Göttingen. Mit 298 Abb. Berlin 1927. Verlag von Julius Springer. Preis geh. 15 M., geb. M. 16,50.

Druckverteilung, Erddruck, Erdwiderstand, Tragfähigkeit. Von Dr. Ing. Heinrich Pihera, Teplitz-Schönau. Mit 51 Abb. und 6 Tafeln. Wien 1928. Verlag von Julius Springer. Preis geh. 9 M.

Boletín de la Asociación Argentina de Electrotécnicos. Organó del Comité Electrotécnico Argentino. Número Extraordinario. A. Volta 1745 — 1827. Buenos-Aires 1927.

Probleme und Konstruktionen aus der Hydrometrie. von Ing. Hans Mettler. Mit 17 Tafeln für die Praxis. Zürich 1927. Verlag A.-G. Gebr. Leemann & Cie. Preis geh. 12 Fr.

Die elektrifizierten Hauptlinien der Schweizerischen Bundesbahnen. Von J. Göttler, Techniker. Mit 46 Abb. Bern 1927. Verlag von Bolliger & Eicher. Preis geh. 2 Fr.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.

Dianastrasse 5, Zürich 2.

Schweizer. Verband für die Materialprüfungen der Technik.

16. Diskussionstag.

Samstag, den 10. März 1928 in Zürich.

Beginn 10.15 Uhr, im Auditorium I der E. T. H., Schluss 17.15 Uhr

TRAKTANDEN:

Vormittag 10.15 Uhr: „Kurze Mitteilungen über physikalisch-chemische Prüfungen an Mineralölen“. Referent: Prof. Dr. P. Schläpfer, E. M. P. A. Zürich. „Ueber die Säurezahl und ihre Bedeutung für die Praxis“. Referent: Dr. H. Stäger, B. B. C. Baden. „Quelques remarques sur la viscosité“. Referent: Dr. I. P. Bohnenblust, B. B. C., Baden.

Nachmittag 14.30 Uhr: „Mitteilungen über Schmierfilmbildungs-Theorien“. Referent: Dr. A. V. Blom, E. M. P. A., Zürich. „Einige Fragen der praktischen Schmiertechnik“. Referent: Ing. A. Mosser, Zürich.

Diskussion. Vorführung des Shell-Filmes über die Gewinnung von Erdöl.

Jedermann, der sich für die Fragen des Materialprüfungswesens interessiert, wird zur Teilnahme eingeladen.

Der Präsident des S. V. M. T.

Vereinsnachrichten.

Technischer Verein Winterthur, Sektion des S. I. A.

Versammlung vom 17. Februar 1928

Vortrag von Direktor J. Buchli, Ing., und Dr. Ing. H. Brown über „Neue Wege im Bau von Dampflokomotiven“.

Direktor Buchli erläuterte im ersten Teil des sehr interessanten Abends das Verhältnis zwischen der Dieselmachine, der elektrischen Traktion und der bereits „tot gesagten“ Dampflokomotive. Dabei kam deutlich zum Ausdruck, dass für jede der drei genannten Beförderungsarten heute noch ein grosses Anwendungs-

gebiet besteht, dass der elektrische Betrieb speziell bei dichtem Verkehr und auf Bergstrecken überlegen ist, dass die Dieselmachine in Gebieten von billigem Oel und Schwierigkeiten in der Wasserbeschaffung in Frage komme, und der Dampflokomotive immer noch das weite Gebiet des normalen Talbahndienstes übrig bleibe, wobei zu beachten ist, dass von sämtlichen Bahnanlagen der ganzen Welt bis jetzt nicht einmal ganz 2% elektrisch betrieben werden.

In den Anschaffungskosten steht bei Zugrundelegung der heutigen Preise die Dampflokomotive an günstigster Stelle, wenn man die Einsparungsmöglichkeiten durch Anwendung des Hochdruckes in Rechnung stellt. Allerdings ist speziell mit Rücksicht auf die Elektrifikation der schweizerischen Bahnen zu beachten, dass nicht nur die reine Gegenüberstellung der Ausgaben für Brennstoff oder elektrischen Strom ausschlaggebend ist, sondern dass noch andere Momente, wie bessere Ausnutzungsfähigkeit der Anlagen, Rauchlosigkeit und Unabhängigkeit von fremdem Brennstoffe mitspielen, die unser Elektrifikationsprogramm auch heute noch als durchaus begründet und zweckmässig erscheinen lassen.

Im zweiten Teile des Abends beleuchtete Ing. Dr. H. Brown die Grundlagen der neuen Hochdruck-Lokomotive von 60 at der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur, ausgehend von der Lokomotive von Stephenson, die heute bei einem Nutzeffekte von etwa 7% nicht mehr weiter entwicklungsfähig ist. Thermo-dynamische Ueberlegungen haben ergeben, dass eine Erhöhung des Kesseldruckes bis zu 60 at erhebliche wirtschaftliche Vorteile verspricht, während eine weitere Steigerung zwecklos ist. Anstrengungen zur Erhöhung des Druckes wurden schon lange gemacht, scheiterten aber an der Materialbeschaffung und den Werkstattverfahren. Erst die heutige Qualität nahtloser Körper in Verbindung mit vorzüglichen Schweissverfahren gestatten die Anwendung von so hohen Kesseldrücken unter den erschwerenden Bedingungen des Bahnbetriebes. Der Referent setzte in klarer Weise auseinander, warum die einstufige Gleichstrom-Kolbenmaschine mit Zahnradübersetzung und Auspuff einer Turbine mit Kondensation oder der Compound-Maschine mit Zwischenüberhitzung vorgezogen wurde. In diesen Ueberlegungen spielten die Erwägungen des praktischen Fahrdienstes eine bedeutende Rolle, der solche Anforderungen an eine Lokomotive stellt, dass nur eine ganz einfache Lösung lebensfähig ist. In anschaulicher Weise wurde die Entwicklung der einzelnen Konstruktions-Elemente dargelegt, wobei an dem neuen Kesseltyp sozusagen jede Verbindung auf frischer Basis geschaffen werden musste. Hervorzuheben ist noch, dass es sich um die erste wirkliche Hochdruck-Lokomotive handelt, die mit einem einfachen Kessel und einer einzigen Druckstufe arbeitet.

Der sehr gründlichen Vorbereitungsarbeit ist der bemerkenswerte Erfolg zu verdanken, dass die Probelokomotive (siehe die beigegebene Abbildung), deren Erstellung Anfang 1926 definitiv beschlossen wurde, bereits zu Beginn dieses Jahres zu praktischen Vergleichsversuchen mit gleich starken normalen Lokomotivtypen (B^{3/4} Heissdampf 12 at) auf den Strecken Winterthur-Romanshorn und Winterthur-Stein-Säckingen hinzugezogen werden konnte.

Die Messfahrten wurden unter Mitwirkung und Kontrolle der Schweizerischen Bundesbahnen durchgeführt, die ihrerseits das Fahrpersonal und den Dynamometerwagen¹⁾ (s. Abb.) mit Bedienung zur Verfügung stellten. Als Brennstoff wurden ausschliesslich „BB“ Briketts mit einem Heizwert von 7300 kcal/kg verwendet. Die Resultate der Messfahrten sind in nachstehender Tabelle zusammengestellt.

| | Winterthur-Romanshorn und zurück | Winterthur-Stein-Säckingen und zurück | | |
|------------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------|------|------------------|
| Länge in km | 112 | 149 | | |
| Maximale Steigung in ‰ | 12 | 8 | | |
| Anhängegewicht in t | 242 | 300 | | |
| Achsenzahl | 31 | 40 | | |
| | HD | B ^{3/4} | HD | B ^{3/4} |
| Mittl. Fahrgeschwindigkeit in km/h | 61,8 | 60,7 | 55,0 | 53,5 |
| Kohlenverbrauch in kg | 776 | 1176 | 1012 | 1449 |
| Wasserverbrauch in l | 5250 | 9700 | 6550 | 12200 |

Bezieht man die Werte auf die Pferdekraftstunde am Zughaken, so resultiert eine Kohlenersparnis von 35 bis 40% und eine Wasserersparnis von 47 bis 55%.

Da diese Ergebnisse mit einer Maschine erzielt wurden, die grundsätzlich ebenso einfach ist wie die heutige Dampflokomotive, und infolgedessen auch kaum teurer zu stehen kommen wird, ist

¹⁾ Beschreibung „Schweiz. Bauzeitung“, Bd. 64, Nr. 4 bis 6 (Juli 1914).

eine bedeutende Auswirkung zu erwarten. Es wurde denn auch in der Diskussion der Freude Ausdruck gegeben, dass dieses Verdienst unserer bekannten hiesigen Firma zufällt. Eine Besichtigung der Maschine wurde zugesagt.

Der Protokollführer: E. Wirth.

[Ausführliche Beschreibung der Lokomotive wird folgen. Red.]

Section de Genève de la S. I. A.

Rapport du président sur l'année 1927.

Messieurs et chers Collègues,

C'est avec une certaine appréhension que j'ai accepté le poste très honorifique de président de la Section de Genève, craignant de ne pouvoir succéder avec assez de compétence à mes brillants prédécesseurs. Mes craintes étaient fondées, car, si en 1926 nous avons enregistré 10 admissions nouvelles, 1927 a été moins large, et seuls, trois ingénieurs et un architecte ont frappé à notre porte. L'effectif total de nos membres se monte à 125 dont deux membres cantonaux, MM. Chabloz et Grivel. Ces 125 membres se divisent en 81 ingénieurs et 44 architectes.

Il serait à souhaiter que le nombre de ces derniers ne reste pas stationnaire, et je fais appel ici à tous nos collègues pour leur demander d'agir selon les moyens dont ils peuvent disposer pour faire entrer dans notre Section certains collègues qui devraient y être depuis longtemps.

L'année 1927, hélas, n'a pas failli à la plus triste des lois, et c'est avec un réel chagrin que nous avons appris le décès de deux excellents collègues, membres depuis de longues années de notre Société à laquelle ils étaient entièrement dévoués, j'ai nommé MM. L. Fulpius et G. Dériaz. Les regrets unanimes de vous tous, Messieurs, les ont accompagnés.

Nous avons accepté la démission de M. Esselborn, ingénieur, fixé définitivement en Belgique.

Au cours de 1927 nous avons eu huit séances agrémentées de conférences ou causeries aussi variées qu'intéressantes; M. Pronier nous a parlé du „Développement de la production et de l'emploi de l'énergie électrique en Suisse“; M. le Dr G. Baume, de Paris, nous a entretenus sur la „Physico-chimie et le problème de la route“; M. H. Lossier, ingénieur, nous a entretenus sur les „Ciments et aciers spéciaux et l'avenir du béton armé“; M. Hug, ingénieur, nous a fait faire un „Voyage intéressant aux Indes néerlandaises“; M. Denzler, ingénieur-chimiste, nous a parlé avec autorité de l'„Industrie des vernis“; M. Brémond nous a développé la question de la „Régularisation du lac et l'aménagement du Rhône“; cette même question, très importante au point de vue de Genève, a occupé notre Section à trois reprises. Nous avons eu le plaisir d'entendre M. le prof. Meyer-Peter (expert de la Ville de Genève) sur le sujet, et les discussions qui furent ouvertes après la conférence furent très animées.

La Section a eu à s'occuper des nouveaux projets de loi en gestation; le premier sur les constructions, le second sur le plan d'extension. Sujet d'importance mais extrêmement difficile. La Commission nommée au sein de la Section a déposé un rapport sur le premier et transmis le dit rapport au Département intéressé.

Le 6 septembre a eu lieu une excursion en automobile au Pont-de-la-Caille, excursion organisée de concert avec la G. E. P. N'y étant pas présent personnellement, je ne puis en parler en connaissance de cause, mais je suis certain que la plus grande cordialité et la plus franche gaieté ont été les compagnes inséparables de nos collègues ce jour-là.

La question de la gare, qui a été si souvent à l'ordre du jour, n'existe plus en fait. La Commission chargée de suivre la question ayant été convoquée pour la dernière fois par le Chef du Département des travaux publics aux fins de prendre connaissance du projet définitif et intangible imposé par les C. F. F. malgré tous les essais tentés par nos Ediles pour obtenir quelque chose de mieux. Le rapport de la Commission développe le sujet et est à disposition dans les archives.

Le concours de la S. d. N. a relativement peu occupé la Section de Genève. Le C. C. a bien élevé la voix en signe de protestation contre la manière désinvolte avec laquelle les jurés ont dédaigné le programme élaboré par eux et rendu un jugement qu'ils n'ont même pas essayé de justifier par un rapport circonstancié et que les concurrents étaient en droit d'attendre. Nous ne pouvons que nous associer à cette protestation malheureusement toute platonique, le véritable jugement ayant été rendu par les chancelleries et une commission de non-spécialistes évidemment aussi aveugles que la justice! Il est regrettable qu'au sein du Jury se soit trouvé un membre de la S. I. A., le jury ayant travaillé en marge des normes de notre Société, ce qui est évidemment critiquable.

Messieurs et chers Collègues, je termine ce compte rendu sur l'exercice 1927 en remerciant en votre nom les collègues dévoués qui ont bien voulu prêter leur temps à la Section et à son président; en remerciant également le Cercle des Arts et des Lettres qui nous accueille si aimablement dans ses locaux.

Je forme des vœux sincères pour que 1928 soit propice à notre chère Section et que l'esprit amical, qui n'a cessé d'y régner, continue à dominer toutes les controverses qu'il vous plaira d'introduire en l'année qui commence.

Le président: J. Camoletti.

*

Le Comité de la Section pour 1928-1929 est constitué comme suit: MM. Jean Pronier, ingénieur, président. Maurice Turrettini, architecte, vice-président. Ch. Albert Mozer, architecte, caissier. Eric Choisy, ingénieur, secrétaire. Georges Meyfarth, ingénieur. Ernest Odier, architecte. Charles Petitat, ingénieur.

Gesellschaft Ehemaliger Studierender der E. T. H.

Vereinigung „Ehemaliger“ in Lyon

anlässlich der Lyoner Mustermesse

Samstag den 10. März 1928

19³⁰ h im Restaurant Berrier & Millet, 31 Place Bellecour.

Die Kollegen, die beabsichtigen, die Lyoner Mustermesse zu besuchen, werden auf die oben angekündigte Gelegenheit aufmerksam gemacht, eine stattliche Zahl „Ehemaliger“ von Lyon und Umgebung zu treffen und mit ihnen einige Stunden der Geselligkeit und fördernden Gedankenaustausches zu pflegen. Wer sich am gemeinsamen Nachtessen (19³⁰ h) beteiligen will, wird gebeten, sich möglichst bis zum 8. d. M. anzumelden beim Vorsitzenden der G. E. P.-Gruppe Lyon, Mr. Charles Bégis, Ingénieur, 16 Chemin du Bon Coin à Villeurbanne (Rhône).

Die Teilnahme an dieser kollegialen Zusammenkunft sei allen Ehemaligen Studierenden der E. T. H. angelegentlich empfohlen. Natürlich sind auch Nichtmitglieder der G. E. P. willkommen.

Im Namen der G. E. P.-Gruppe Lyon:
Das Bureau der G. E. P.

| | |
|-----------------|---|
| S. T. S. | Schweizer. Technische Stellenvermittlung Service Technique Suisse de placement Servizio Tecnico Svizzero di collocamento Swiss Technical Service of employment |
|-----------------|---|

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telefon: Selma 5426 — Telegr.: INGENIEUR ZÜRICH
Für Arbeitgeber kostenlos. Für Stellensuchende Einschreibgebühr 2 Fr. für 3 Monate.
Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. Auskunft über offene Stellen und Weiterleitung von Offerten erfolgt nur gegenüber Eingeschriebenen.

- 92 Bautechniker, gewandt. Zeichner f. Bureau u. Baupl. Kt. Luzern.
- 145 Maschinen-Techniker, guter Zeichner. Sofort. Kt. Zürich.
- 147 Maschinen-Techniker, tüchtiger Konstrukteur. Sofort. Kt. Bern.
- 149 Elektro-Ingenieur mit Kenntnissen in Schwachstrom, event. auch Telephon.
- 151 Betriebs-Techniker, mit Praxis in Betrieb oder Versuchslokal, für Terminkontrolle. Franz. perfekt. Zentralschweiz.
- 153 Ingenieur-électricien avec pratique du calcul des machines à courant continu et matériel traction. Urgent. Suisse romande.
- 155 Maschinen-Techniker f. Disposition u. Kontrolle. Zentralschweiz.
- 159 Tüchtiger Konstrukteur mit mehrjähriger Praxis im Bau elektr. Apparate, spez. für elektr. Traktion. Ostschweiz.
- 162 Selbständiger Bautechniker, flotter Zeichner. Arch.-Bur. Zürich.
- 166 Bau-Techniker oder Architekt mit guter Praxis. Archit. Zürich.
- 168 Tüchtiger Bauführer m. Praxis bei ersten Architekten. Kt. Zürich.
- 170 Innenarchitekt mit gut. Praxis u. künstl. Veranlagung. Kt. Zürich.
- 172 Bau-Techniker für Bureau und Bauplatz. Architekt Biel.
- 174 Tüchtiger Bau-Ingenieur, kalkulatorisch gewandt. Deutsch und franz. Deutschland.
- 176 Architekt oder Bautechniker f. Baultg. Sofort. Arch.-Bur. Zürich.
- 178 Bau-Techniker. Sofort, zu Architekt in Zürich.
- 180 Junger Architekt, oder Bautechniker, zeichnerisch begabt. Arch.-Bureau Kt. Solothurn.
- 182 Mehrere Geometer, mögl. m. Vermessungspraxis nach Uebersee.
- 184 Zuverlässiger Bau-Techniker, guter Zeichner, für Bureau und Bauplatz. Kt. Solothurn.
- 186 Bau-Techniker für Innenausbau, Laden- und Schaufenster-Einrichtungen. Aussicht auf leitende Stellung. Kt. Schaffhausen.
- 188 Jünger. Bau-Techniker. Sofort. Kt. Appenzell.
- 190 Bau-Techniker mit Technikumsbildung, guter Zeichner. Aus-hilfsweise. Aargau.
- 194 Bautechniker mit guter Bureaupraxis. Sofort. Zug.
- 196 Bautechniker, speziell guter Zeichner. Sofort. Winterthur.
- 198 Bautechniker für Ausarbeitung von Detailplänen und Bauaufsicht. Für 2 bis 3 Monate. Sofort. Kanton Zürich.