

Edison, Thomas Alva

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **97/98 (1931)**

Heft 21

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.



Abb. 4. Teilansicht des Geschäftshauses am Stauffacherquai in Zürich.



Abb. 5. Innenansicht der Fensterwand im Erdgeschoss.

darauf, dass die Anzahl der Personenzugbremsen in Zukunft noch zunehmen wird, eine ähnliche Regelung wie für die Güterzugbremse zu prüfen und auch für die Personenzugbremse Bedingungen aufzustellen, denen sie für die Zulassung im internationalen Verkehr genügen müssen. Dadurch sollte erreicht werden, dass an den einzelnen ins Ausland verkehrenden Personenwagen wenn möglich nur eine Bremsbauart (die mit den übrigen zusammenarbeitet), statt wie nach den bisherigen Vorschriften eine ganze Anzahl angebaut werden müssen. Die Ausführung dieser Wagen würde vereinfacht und der Betrieb erleichtert.

Der Bremsunterausschuss des I. E. V., der mit der Behandlung dieser Angelegenheit betraut wurde, erliess vorerst einen Fragebogen an alle dem Verbands angehörenden Eisenbahnverwaltungen. Er beschloss hierauf, um eine Grundlage zu gewinnen, zuerst die Leistungsfähigkeit der verbreitetsten, der Westinghousebremse zu bestimmen. Vorderhand sollen nur die Verhältnisse für internationale Schnellzüge von max. 60 Achsen geprüft werden.

Die ersten Versuche fanden im Mai und Juni dieses Jahres auf der Strecke Troyes-Chaumont (ebene Strecke) statt mit Zügen, die von den französischen Bahnverwaltungen gestellt worden waren. Es wurden Parallel-Versuche ausgeführt mit Westinghouse-Steuerventilen mit Schnellbremsorgan und Westinghouse-Steuerventilen (Typ L und R) ohne diese, aber mit Uebertragungskammer, sowie mit Zügen, bestehend aus Wagen, die teils mit dem einen, teils mit dem andern Steuerventil versehen waren. Die Steuerventile mit Uebertragungskammern sind mit Rücksicht auf die Austauschbarkeit einzelner Bestandteile den Güterzugbrems-Steuerventilen nachgebildet worden und werden von den französischen Bahnverwaltungen für alle neuen Personenwagen verwendet. Die Versuchszüge hatten bis 60 Achsen, bis 871 t Gewicht und die Fahrgeschwindigkeit betrug bis 120 km/h. Versuche im Gefälle werden nicht ausgeführt, da man einig ist, dass die gewöhnliche Westinghousebremse sich für lange Gefälle nicht eignet. Aus diesem Grunde hat man ja seinerzeit die Doppelbremse eingeführt.

Nach der Auswertung der Ergebnisse dieser Versuche sind bereits weitere Versuche mit einer beim Lösen abstuftbaren Bremse, und zwar der Hildebrand-Knorr-Personen- und Schnellzugbremse, in Aussicht genommen.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist mit den Oesterreichischen Bundesbahnen der Meinung, dass es wünschenswert ist, eine für Gefällefahrten geeignete Bremse ohne zweite Leitung zu besitzen. Auch die Schweizerischen

Bundesbahnen würden die Entwicklung in diesem Sinne begrüßen. Der Doppelbremse werden als Mängel vorgeworfen: die Vielheit der Anschlüsse, vermehrte Arbeit beim Kuppeln und Entkuppeln und die grossen Unterhaltungskosten, hervorgerufen durch die notwendige häufige Erneuerung der Kupplungsschläuche.

Der Fortschritt in der Ausbildung der Eisenbahnbremse hat mit den Bedürfnissen des Betriebes Schritt gehalten. Zur Zeit befinden wir uns in einer wichtigen Entwicklungsperiode. Nach Ausbau der Bremsen auf Grund aller neuern Erkenntnisse werden wieder ruhigere Zeiten kommen. Die weniger geeigneten Bremsbauarten werden den bessern allmählich weichen, wodurch man wieder zu einer grösseren Einheitlichkeit gelangen wird.

† Thomas Alva Edison.

Vom Nimbus der Grösse umstrahlt starb am 18. Oktober 1931 der „Zauberer von Menlo Park“, Thomas Alva Edison. Zur Kennzeichnung seiner „Grösse“ scheint uns die von Jakob Burckhardt geprägte Formel „Gross ist die Verschiedenheit desjenigen Allgemeinen, welches in den grossen Individuen kulminiert oder durch sie umgestaltet wird“ ganz besonders zu passen. Ist doch das unsere Gegenwart kennzeichnende „Allgemeine“ eine in früheren Zeiten nie vorgekommene Herrschaft des technischen Apparats, für dessen Vervollkommnung die Erfindertätigkeit Edisons tatsächlich kulminierend erscheint. Wohl wären alle seine Erfindungen in Kürze auch ohne ihn gemacht und verwertet worden — sie lagen als reife Früchte ihrer Zeit gewissermassen zum Pflücken bereit; erstaunlich ist aber, dass ein einzelner Mensch eine so hohe Summe ausserordentlicher technischer Fortschritte an seinen Namen zu heften verstand. Dass dieser Mensch, ein echter Sohn der U. S. A., von völlig unproblematischer Natur, jedem Eindruck offen gegenüber stehend, solche Leistungen vollbrachte, ist seiner wahrhaft ungewöhnlichen Arbeitskraft und Ausdauer zuzuschreiben. Die Erinnerung an ihn wird ganz besonders auch dadurch gehoben, dass seine Leistungen nicht von der Sucht nach Geld und Gut, sondern von einem innern Erfinderdrang begleitet waren. Die massgebende Verbesserung der Kohlefaden-Glühlampe (1879), die Entwicklung des Elektrizitätswerks mit Ringleitung, Speiseleitungen, Sicherungen und Elektrolytzähler (1882) und die Erfindung des Phonographen (1888) darf man als seine Hauptleistungen betrachten. Wesentliche Verdienste



Abb. 1. Geschäftshaus am Stauffacherquai, Zürich. — Arch. E. Zuppinger, Zürich.

sind ihm auch für Verbesserungen der Telegraphie und Telephonie, bei der Entwicklung des Kinematographen und des alkalischen Akkumulators zuzuerkennen.

Sein Lebenslauf ist typisch für den amerikanischen Selfmade man. In ärmlichen Verhältnissen am 11. Februar 1847 in Milan (Ohio) geboren, mit nur mangelhafter Schulbildung ausgerüstet, findet er, in seiner Freizeit bereits als Experimentator tätig, eine erste Anstellung bei der Grand

Trunk Railroad. In einer weitem Anstellung als Telegraphist erfindet er die Duplex-Telegraphie, was ihn zur Eröffnung einer Werkstätte in Newark (New-Jersey) veranlasst. Von dort siedelt er 1876 nach Menlo Park über, wo er als erste Schöpfung das Kohlemikrophon herausbringt, und von wo aus auch seine weitem grossen Schöpfungen ihren Weg in die Praxis nehmen. Im Jahre 1887 errichtet er ein weiteres Laboratorium in West Orange, einen stets wachsenden Stab von Mitarbeitern beschäftigend. Vorübergehend beschäftigte er auch ein Laboratorium in Fort Myers (Florida) und arbeitete für Fabriken und Bureaux in verschiedenen Städten der U. S. A. Die Zahl der auf seinen Namen ausgegebenen Patente soll 1400 erreichen. Der technische Erfolg des von ihm 1882 an der Pearl Street in New York eröffneten Elektrizitätswerks, für 400 Glühlampen zu je 8 Normalkerzen bei 110 V Spannung, führte überall zur Gründung von „Edison-Gesellschaften“ zwecks industrieller Verwertung, und zwar auch in Europa, mit London, Paris, Berlin und Mailand als hauptsächlichsten Arbeitsgebieten; ein wahres Gründungsfieber für solche Gesellschaften, besonders in England, bildete die unvermeidliche Begleiterscheinung.

An äusseren Ehrungen hat es Edison, insbesondere bei Anlass der im Jahre 1829 in Amerika veranstalteten Festlichkeiten zur Feier des 50 Jahr-Jubiläums der Erfindung der Glühlampe, nicht gefehlt. Die heutige Menschheit, Edisons Landsleute in erster Linie, haben in ihm ganz richtigerweise einen Exponenten der Aera des technischen Apparates erkannt.

Geschäftshaus am Stauffacherquai in Zürich.

Arch. ERNST ZUPPINGER, Ingenieure TERNER & CHOPARD, Zürich.

Wer das lichtdurchflutete Geschäftshaus am Stauffacherquai mit seinen durchlaufenden Fensterbändern von Aussen sieht, glaubt einen Stahlskelettbau vor sich zu haben; er irrt, denn, wie aus den Plänen und dem Innenbild (Abb. 5) ersichtlich, handelt es sich um eine Eisenbetonkonstruktion, bei der die Aussenpfeiler um 1,80 m hinter die Fassadenflucht zurückgesetzt sind. Die Aufteilung der Grundrissfläche ist in den verschiedenen Geschossen, nach Bedürfnis der Mieter, ganz verschieden; sie erfolgt grossenteils durch im oberen Teil verglaste Holzwände, sodass die Helligkeit auch im Innern eine sehr bemerkenswerte ist. Im architektonischen Gesamteindruck mag befremden, dass der turmartige Eckaufbau nur wenige kleine Fensterchen

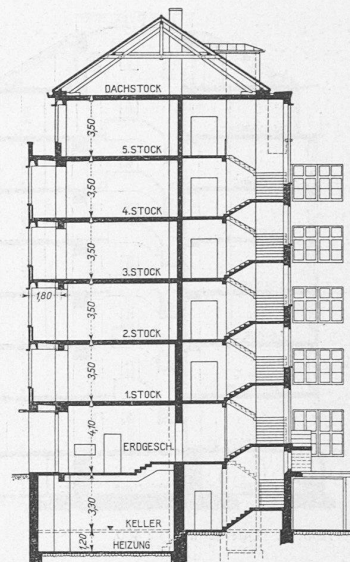


Abb. 3. Querschnitt 1 : 400.

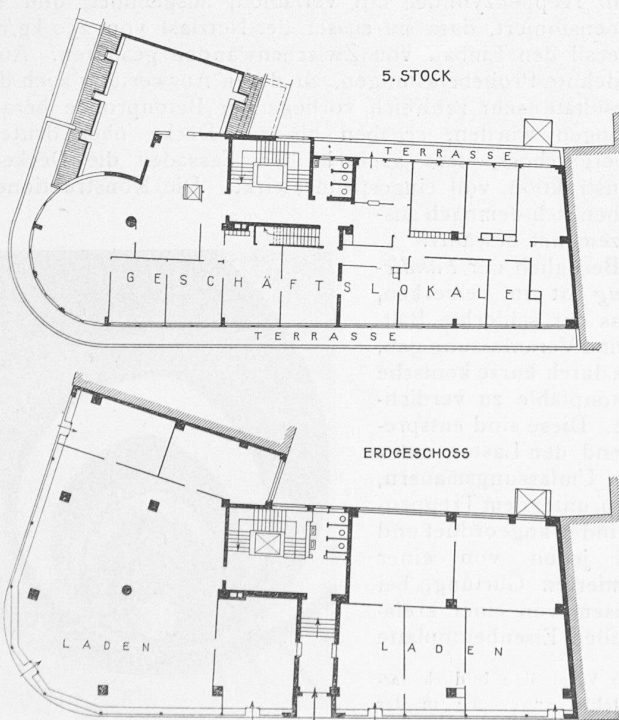


Abb. 2. Geschäftshaus am Stauffacherquai, Zürich — Grundrisse 1 : 500.