Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 121/122 (1943)
Heft: 9

Nachruf: Beely, Chasper

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

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

geklebt. Diese Mängel rührten von der durch die ungenügende Ventilation schlechten Luft her, da die Ventilatoren wohl frische Luft in den Maschinenraum hineinpumpten, aber keine richtige Luftströmung vorhanden war. Nach Anbringen von Frischluftzuleitungen zu den Kompressoren waren die Störungen sogleich beseitigt.

Prüfstandergebnisse der Maschinen für das Motorschiff Maréchal Pétain. Nach Fertigstellung der Haupt- und Hilfsmaschinen für das französische Passagierschiff Maréchal Pétain wurden die Motoren auf dem Prüfstand untersucht, worüber wir «Motorship» vom Sept. 1942 folgendes entnehmen. Das Schiff hat eine Wasserverdrängung von 18 725 BRT. Seine drei Hauptantriebmotoren sind einfach wirkende Sulzer-Zweitakt-Motoren, die von der Cie. de Constructions Mécaniques Procédés Sulzer in St. Denis gebaut wurden, sie haben elf Zylinder mit 720 mm Bohrung und 1250 mm Hub. Die Normalleistung beträgt 8330 PSe bei 131 U/min, die Höchstleistung 10 330 PSe bei 141 U/min für 24 h. Die Spülpumpe wird vom Motor angetrieben, die Kolbenkühlung erfolgt durch Seewasser, die Zylinderkühlung durch Süsswasser. Der Brennstoffverbrauch bei Halblast betrug beim Prüfstandlauf 151 g/PSh, bei Vollast von 8330 PSe 164 g/PSh, bei Ueberlast von 10 330 PSe 173 g/PSh. Die vier Sechszylinder Sulzer-Zweitakt-Motoren für Hilfsantrieb sind mit je einem 900 kVA Dreiphasen-Generator gekuppelt, der 250 U/min macht und bei Halblast 290 g/kWh Brennstoff, bei Vollast 256 g/kWh verbraucht.

Vom russischen Strassenbau. Der Verkehr auf der russischen Landstrasse wickelt sich nach übereinstimmenden Berichten zumeist beidseitig der «Strasse» im freien Gelände ab, da dieses besser befahrbar sein soll. Ganz im Gegensatz zur Ebene gibt es aber im Kaukasus, wie «Strasse und Verkehr» vom 26. Dez. 1942 mitteilt, über 5000 km gut trassierter und gut ausgebauter Kunststrassen, die mit grossem Können unter Ueberwindung sehr erheblicher Schwierigkeiten angelegt sind. Es waren schon unter dem zaristischen Russland zumeist strategische Gründe, die zum Bau der Bergstrassen im Kaukasus führten. Für Bau und Unterhalt wurden, zum mindesten früher, die Bauern der Umgebung in Zwangsarbeit zugezogen. An den steilen Abgründen sind durchgehend der Strasse entlang 1,5 m hohe, starke Steinmauern aufgeführt, und zahlreiche z. T. sehr kühne Steinbrücken überqueren tiefe Schluchten. Für alle Kunstbauten wurde mit Rücksicht auf die zerstörenden Einflüsse der Witterung nur das beste Steinmaterial verwendet.

Das Litzenschweissverfahren. Stromleiter wie Kabel, Litzen usw. werden zumeist durch Spleissen, Verlöten oder Klemmen fest verbunden. Die feste Verbindung mehrdrähtiger Leiter kann heute (nach H. Günther in «ETZ» vom 17. Dez. 1942) durch elektrische Schweissung geschehen. Das Verschweissen der einzelnen Drähte ist zwar nicht möglich, da diese verbrennen oder zum mindesten oxydieren würden, aber es kommt Stumpfschweissung der ganzen Litzenenden in Frage. In einem besonderen Gerät werden die beiden blanken, gerade abgeschnittenen Enden der Litzen oder des Kabels in einer keramischen Kammer stumpf gestossen und dann unter Strom gesetzt. Das Schmelzen der Enden erfolgt sehr rasch. Damit die Kammer immer mit Schmelzgut vollständig ausgefüllt ist, muss das eine Litzenstück ständig nachgeschoben werden. Die Verbindung ist vollständig zuverlässig und das Verfahren erlaubt bei Materialeinsparung ein rasches Arbeiten.

Schweissen von thermoplastischen Kunststoffen. Nach A. Henning («Kunststoffe» 1942) ist diese Technik [1]) schon gut durchgebildet. Zum Schweissen bedient man sich eines Heissluftstromes mit einer Temperatur von 200° C, wodurch die Masse nicht flüssig, sondern nur plastisch wird. Platten können mit V- oder X-Naht verschweisst werden. Als «Schweissdraht» verwendet man dünne Stangen von rd. 4 mm ∅ des gleichen Materials, das durch Zusätze leichter erweichbar gemacht werden kann. Auch Rohre lassen sich stumpf oder mit V-Naht verschweissen. Die Ergebnisse der Schweissung sind befriedigend, die Festigkeit und die chemische Widerstandsfähigkeit sind kaum beeinträchtigt.

Persönliches. Im Preisausschreiben des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen (VMEV) vom Juli 1938 hat Dr. R. V. Baud (EMPA, Zürich) einen Preis errungen für seine Arbeit: «Zur Ermittlung der im Steg von Eisenbahnschienen winkelrecht zur Längsrichtung wirkenden Oberflächenspannungen».

Prof. Dr. h. c. Eugen Meyer-Peter beging am 25. Februar seinen 60. Geburtstag, wozu auch die SBZ ihm herzlichen Glückwunsch entbietet!

[1]) Vgl. S. 33/34 lfd. Bds.

Hölzerne Rahmenkonstruktionen im Nagelbau. In diesem Artikel in letzter Nummer ist in der Unterschrift zu Abb. 7 und 8 auf S. 91 eine Verwechslung in der Ortsangabe unterlaufen: die Zimmerei E. & A. Meier befindet sich in Zürich-*Wipkingen* (Zch. 10), nicht -Oerlikon (Zch. 11).

Das Kunstgewerbemuseum Zürich zeigt bis am 4. April die Wanderausstellung «Unsere Wohnung», die für Zürich durch die Ortsgruppe des SWB in Verbindung mit dem Museum ergänzt worden ist.

WETTBEWERBE

Petruskirche und Kirchgemeindehaus in Bern (Bd. 120, S. 46). Das Preisgericht hat folgenden Entscheid getroffen:

1. Preis (2900 Fr.) Entwurf von Arch. Max Böhm, Bümpliz
2. Preis (2300 Fr.) Entwurf von Arch. Hans Reinhard, Bern
3. Preis (1700 Fr.) Entwurf von Arch. Bracher & Frey, Bern
4. Preis (1600 Fr.) Entwurf von Arch. Rud. Keller, Bern
5. Preis (1500 Fr.) Entwurf von Arch. Alfr. Döbeli, Bern

Ferner sieben Ankäufe zu 1500 bis 600 Fr. und zehn Entschädigungen zu je 400 Fr. Ausstellung der Entwürfe noch bis morgen Sonntag, 28. Febr. im Johanneskirchgemeindehaus, Wylerstr. 5, täglich von 14 bis 17 h, heute Samstag auch von 10 bis 12 h.

Vergrösserung der Kathedrale von Sitten. Das Preisgericht, Kantons-Arch. K. Schmid, Arch. O. Schmid, Arch. D. Burgener (Sierre) und Ing. M. Ducred (Dir. des Services Techn. de Sion) hat folgendes Urteil gefällt:

1. Preis (2200 Fr.) Arch. L. Praz, Sitten
2. Preis (1600 Fr.) Arch. Henri Dufour, Sitten
3. Preis (1200 Fr.) Arch. A. J. Bruchez, Sitten
4. Preis (1000 Fr.) Arch. J. Iten, Sitten

Das Preisgericht konnte keinen der prämiierten Entwürfe zur Ausführung empfehlen. Es scheint die Meinung durchzudringen, dass das alte Bauwerk überhaupt nicht verändert werden und man besser eine von ihm unabhängige neue Kirche bauen sollte. — Die Ausstellung ist bereits geschlossen.

Bebauungsplan Pfäffikon-Zch. (Bd. 119, S. 276, 288). Es sind nur 12 Entwürfe eingegangen, von denen vier prämiiert, einer angekauft und alle übrigen entschädigt wurden. Das Ergebnis ist folgendes:

1. Preis (1700 Fr.) Gde.-Ing. Th. Baumgartner, Arch. Karl Knell und Arch. Rud. Joss, alle in Küsnacht (Zch.)
2. Preis (1600 Fr.) Ed. Hungerbühler, Arch., Erlenbach (Zch.)
3. Preis (1400 Fr.) Gebr. H. u. W. Gossweiler, Grundbuchgeom. und Bautechniker, Dübendorf
4. Preis (1300 Fr.) Elsa Burckhardt-Blum, Arch., Küsnacht (Zch.)

Ankauf (1000 Fr.) Paul Hirzel, Arch., Wetzikon

Eine Entschädigung zu 600 Fr., zwei zu je 500 Fr. und vier Entwürfe zu je 350 Fr. — In den vier «Preisen» ist je eine Entschädigung zu 250 Fr. inbegriffen.

Die Ausstellung schloss Donnerstag, 25. Februar.

Das Ergebnis ist mit Ausnahme des 1. Preises bescheiden. Es fällt nicht nur die geringe Preissumme, sondern auch die geringe Abstufung der Preise auf, ferner die Entschädigung wirklich minderwertiger Entwürfe. Wenn dieses Verfahren der Geldausteilung weiterhin Schule machen sollte, wäre dieses System für den Wert der Wettbewerbe sehr fraglich. Der 1. Preis deckt mit seinen 1700 Fr. bei weitem nicht die Selbstkosten einer ernsthaften Arbeit, und unter solchen Umständen werden sich gute Architekten mehr und mehr von den Wettbewerben fernhalten. Auch den Gemeinden ist mit utopischen, die Realisierbarkeit ausschliessenden Vorschlägen, wie man sie in Pfäffikon sah, schlecht gedient. Wir kommen hierauf zurück.

Bebauungsplan Kloten (Bd. 120, S. 112). Unmittelbar vor Redaktionsschluss erfahren wir, dass dieser Wettbewerb mit einem positiven Ergebnis entschieden worden ist. Die Ausstellung im «Wilden Mann» in Kloten dauert bis 12. März, täglich von 9 bis 20 Uhr.

NEKROLOGE

† **Chasper Beely,** Architekt. Am 12. Februar 1943 verschied an einem Herzschlag im 77. Altersjahr Architekt Chasper Beely, eine in Zürcherkreisen weitbekannte Persönlichkeit von unverfälschtem Bündnerschlag. Geboren 1866 in Zernez, besuchte er nach Absolvierung der Bündner Kantonschule und des Technikums Winterthur das Polytechnikum in München, um anschliessend auf dem Bureau von Prof. Thiersch als Mitarbeiter am Justizpalast eine ihn beglückende Tätigkeit zu finden. Nach einer darauffolgenden Anstellung als Architekt bei den Berlin-Passauer-Fabriken für Holzbearbeitung, in welcher Stellung er u. a. Arbeiten am Reichstagsgebäude in Berlin leitete, trat er 1893 in den

Dienst der Bayr. Staatseisenbahnen in München. Mit den in dieser Tätigkeit gewonnenen reichen Erfahrungen kehrte er, vom Heimweh des Bündners gezogen, 1896 nach der Schweiz zurück, zuerst als Architekt bei der Südost-Bahn und bald darauf bei den SBB, Kreis III, wo er als gewissenhafter und zuverlässiger Fachmann erkannt wurde und eine grosse Anzahl Bahnhofbauten ausführte, besonders auf der Strecke Zürich-Sargans und Bülach-Winterthur. 1925 trat er in den Ruhestand, verfolgte aber mit immer gleichem Interesse alle baulichen Fragen und stellte sich jederzeit gerne und begeistert zur Verfügung zur Mitarbeit in verschiedenen Bau- und anderen Kommissionen. Beelys offenes und treuherziges Wesen gewann ihm die Sympathien aller Kreise, in denen er verkehrte und denen er als lieber und guter Mensch und Freund in Erinnerung bleiben wird. Max Schucan

† **O. Früh,** Dipl. Ing., ist in seinem 51. Lebensjahre am 14. Februar 1943 in Lugano einem Schlaganfall erlegen. Ein Nachruf ist uns von befreundeter Seite in Aussicht gestellt.

† **Joseph Brix,** der frühere langjährige Professor für Städtebau an der T. H. Charlottenburg, ist am 10. Januar im Alter von 84 Jahren gestorben.

KORRESPONDENZ

Wir erhalten folgende Zuschrift, die wir wunschgemäss und wortwörtlich zum Abdruck bringen, und der wir nichts beizufügen haben.

«Bezugnehmen auf Ihre Besprechung meines Buches: *«Die schweizerischen Binnenschiffahrtsprojekte,»* in Bd. 121, No. 8 Ihrer geschätzten Zeitschrift vom 20. Februar 1943 bitte ich höflich um die gefl. Aufnahme meiner folgenden Bemerkungen dazu:

1. Ihre Kritik betr. geringer Verarbeitung des zusammengetragenen Materials, habe ich dahin zu ergänzen, dass zu einigen Abschnitten mehr internationalen Charakters meine eigenen Ausführungen der Ungunst der Zeit wegen von mir aus freiem Ermessen weggelassen wurden, aber doch teilweise den massgebenden Behörden und Amtsstellen in Schrift zur Kenntniss gebracht worden sind bei diesem Anlass.

2. Was die vorgeschlagenen Schiffahrtstunnels anbetrifft, zwecks Anschlusses des grössten Industriegebietes Zürich-Walensee über die Limmat an die Aare, welcher Zusammenschluss trotz seiner Schwierigkeiten der Zukunft doch vorbehalten bleibt, so bin ich der Ansicht, dass der eben mögliche Anschlussweg gesucht werden muss, wenn ich damit auch vorauseile. In Genf wird die Rhone doch an den Genfersee seinen Anschluss erhalten, obschon die anerkanntesten Fachleute des Landes teilweise noch längere Tunnels vorschlagen. Der über 7 Km. lange Rovetunnel zum Anschluss der «Rhone maritime» an Marseille ist bekanntlich im Betrieb für den 600 t. Kahn, obschon er als Utopie bezeichnet worden war.

3. Durch vorausschauende belebende Neuideen, nicht durch die Kritik wird der Fortschritt erzielt. Ich erhebe daher nicht Anspruch darauf, dass dieselbe vor den Meinigen Halt mache. Beizufügen habe ich noch die blos nebensächliche Bemerkung, dass mein Buch 296 Seiten hat, nicht wie bemerkt 230 Seiten.

Aarau, den 25. Februar 1943 Dr. G. Lüscher, Ing.»

LITERATUR

Hundert Jahre Schweizerbahnen. Von E. Mathys, Bibliothekar SBB. Format A 5. 268 Seiten, 49 Abbildungen und eine Karte. Bern 1942, Selbstverlag des Verfassers. Preis geh. Fr. 4,50.

Die stark erweiterte und neu bearbeitete zweite Auflage dieses Nachschlagewerkes vermittelt uns Daten aus dem schweizerischen Eisenbahnwesen, die anderswo kaum auf so engem Raum zu finden sind, ohne dabei den Inhalt von technischen Veröffentlichungen zu tangieren. Eine chronologische und alphabetische Aufstellung über die Betriebseröffnung der Bahnen, der mit Dampf- bezw. elektr. Traktion betriebenen Linien, der Kraftwerke usw., geordnet nach Schmalspur-, Normalspur-, Tram-, Standseil-, Schwebeseil-, Zahnrad-Bahnen und Trolleybussen, sowie Schiffahrtsgesellschaften bildet gewissermassen das Gerippe des Buches. Diese Daten werden ergänzt durch Angaben über Doppelspuren, Tunnellängen, Bahnhofumbauten, Brückenbauten und Verstärkungen, über die Organisation des Eidg. Amtes für Verkehr, der Schweiz. Bundesbahnen und ein Verzeichnis der Konzessionen, sowie der Anschriften aller Transportunternehmen.

Den genannten tabellarischen Aufstellungen sind jeweils kurze zusammenfassende Texte beigegeben, die in deutscher und französischer Sprache abgefasst sind und uns mit den Vorgängen bezw. den Hauptpersonen bekannt machen. Es finden sich hier Würdigungen der uns bekannten Fachleute wie Louis Favre, N. Riggenbach, Prof. W. Wyssling, Ing. E. Huber-Stockar usw. und der Verkehrspolitiker Escher-Hess, Dr. A. Escher und der Bundesräte Stämpfli und Dr. Welti. Wenn auch in dem Abschnitt über Triebfahrzeuge Namen wie Charles Brown, R. Abt, Klose und Mallet eine etwas betontere Beachtung verdient hätten, so vermissen wir hier besonders den Namen von Dr. Behn-Eschenburg. Als Schöpfer des Einphasentraktionsmotors ist er in Verbindung mit den Pionierarbeiten der MFO auf der Strecke Seebach-Wettingen der Vater unserer Bahnelektrifikation[1]). Die Erfolge auf der BLS und der RhB haben erst viel später die SBB in den Zeiten höchster Kohlenknappheit veranlasst, sich entschieden diesem System zuzuwenden. Auch später war es wieder die BLS, die bahnbrechend für den Leichtbetrieb eintrat. Der gedrängte Text gibt über die meisten wesentlichen Züge der Entwicklung und die Sonderbauarten wie Dampfturbinen-, Hochdruck-, Diesel- und Gasturbinenlokomotiven eine gute Uebersicht.

Zweifellos wird das handliche Büchlein bei Eisenbahnern und einem weiteren Kreis von Verkehrsinteressenten freundliche Aufnahme finden und zu einem häufig und gern benutzten Auskunftsmittel werden. Auch für den Lehrer enthält es nützliche Auskünfte. R. Liechty

Lehrlinge — ihre Ausbildung, Behandlung und Fürsorge. Von Ch. Schaer. Winterthur 1942, Selbstverlag des Verfassers. Preis Fr. 12,50.

Mit stark vermehrter, verbesserter Ausrüstung tritt das Buch von Schaer seine dritte Reise an, zu der wir ihm als kleiner Dank für seine uneigennützige, 25jährige Tätigkeit als «Lehrlingsvater» der Firma Gebr. Sulzer von Herzen einen vollen Erfolg wünschen. Schon bei den Besprechungen der 1. und 2. Auflage wurde allgemein die grosse Bedeutung dieses von einem Praktiker, ohne Belastung mit wissenschaftlicher Theorie, mit viel Humor und Lebensweisheit für die Praxis geschriebenen Buches hervorgehoben. Als echter Kenner des «Milieu» hat Schaer in der 3. Auflage je ein Kapitel «Gesetzliche Bestimmungen», «Laufdienst-Laufburschen», «Praktische Ausbildung der Volontäre und Praktikanten», «Vom Vorwärtskommen» neu aufgenommen. Allein schon wegen diesem letzten Kapitel — Schaer erzählt in urchiger Weise aus seinem Leben — ist das Buch höchst lesenswert. Andere Kapitel sind umgearbeitet und erweitert worden. Ich nenne: «Praktische Ausbildung der Lehrlinge», «Die Mutter», «Vom Vorbild und Vertrauen», «Vom Rauchen und anderem», «Werkstattsprache». Hier ist ein von einem Lehrling verfasstes originelles Gedicht «'s Gäld i der Stiftesprach» aufgenommen worden.

Eine ganz wesentliche Bereicherung hat das Buch noch dadurch erfahren, dass an Stelle des Kapitels über das Berufslager Hard ein solches «Lehrgang der Sulzer-Zeichnerschule» getreten ist (76 Seiten). Für jeden Gewerbelehrer ist es eine wahre Fundgrube von Anregungen. Darf man den Wunsch aussprechen, der Verfasser möchte diesen Anhang später zu einem Zeichnerlehrgang ausarbeiten und noch weitere Schätze der Oeffentlichkeit preisgeben im Interesse einer besseren Ausbildung unserer Lehrlinge im Zeichnen? — Das Buch bietet auch den Besitzern der 2. Auflage viel Neues. Es spricht für sich. H. Christen.

Temperaturschäden im Beton. Von Dr. Ing. Bruno Hampe. Ausschuss für Massenbeton, Heft 1. 100 Seiten mit 106 Abb. und 4 Zusammenstellungen. Berlin 1942, Verlag von Wilh. Ernst & Sohn. Preis geh. RM. 4,50.

Dieses Heft Nr. 1 des «Ausschusses für Massenbeton» behandelt in leichtverständlicher, gut illustrierter und übersichtlicher Weise die Temperaturerhöhungen im Beton infolge der Abbindewärme, die Ursachen und Arten der Temperaturschäden, die Massnahmen zur Verminderung der Temperaturunterschiede im Beton und die Verhütung der Temperaturschäden. Da sich diese nicht an kleinen Probekörpern, sondern nur am Bauwerk selbst erforschen lassen, solche Untersuchungen jedoch grossen Schwierigkeiten begegnen (Versuchseinrichtungen, Zeit, Kosten), ist diese Klärung und umfassende Darstellung sehr begrüssenswert. Dabei ist jedoch zu betonen, dass heute noch keine endgültigen Richtlinien festgelegt, sondern vielfach nur zweckmässig erscheinende Vorschläge unterbreitet werden können. Die Höhe der Anfangstemperaturen und die Erwärmung durch das Abbinden sind von Anfang an in günstigen Grenzen zu halten; die durch die Wärme hervorgerufene Beanspruchung des Betons ist durch geeignete Massnahmen zu vermindern, oder die Temperaturunterschiede sind durch geeignete Formgebung und besondere Bauvorgänge unschädlich zu machen.

Mit den angegebenen Vorschlägen ist es möglich, hauptsächlich bei Betonbauwerken des Grund- und Wasserbaues den schädlichen Temperatureinflüssen zu begegnen, d. h. die aus den plastischen und elastischen Temperaturverformungen entstehen-

[1]) Vergl. SBZ, Bd. 92, S. 193; Bd. 112, S. 327*; Bd. 119, S. 97*. Red.