

Bodmer, Leo

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **79 (1961)**

Heft 16

PDF erstellt am: **06.08.2024**

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.

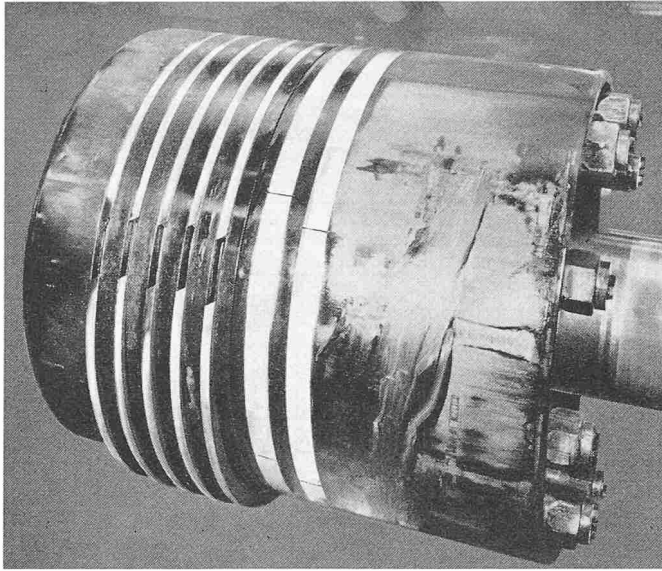


Bild 33. Zustand eines Kolbens nach Abschluss der Versuche

H. Ergebnisse der Versuche am Motor 6 RD 90

Bei der konstruktiven Durchbildung des Motors 6 RD 90 gelang es, die Spülung weiter zu verbessern. Günstig dürfte sich ferner das grössere Verhältnis des Durchmessers zum Hub auswirken, weil dadurch die wärmeabführende Oberfläche im Verhältnis zum Rauminhalt und damit der prozentuale Kühlwasserverlust kleiner ausfällt. Allein schon die grösseren Abmessungen liessen auf besseren Wirkungsgrad schliessen.

Die Prüfstandsergebnisse sind auf Bild 32 zusammengestellt. Sie geben die massgebenden Messwerte in Abhängigkeit der Wellenleistung bei den unten eingetragenen, dem Propellergesetz entsprechenden Drehzahlen wieder. Die ausgezogene Kurve bezieht sich auf den Lastbereich, für den der Motor bestimmt ist. Nach Abschluss der entsprechenden Versuche wurde die Maschine mit anderen Turbo-Aufladegruppen und anderen Teilen im Einspritzsystem für den Brennstoff ausgerüstet, um Versuche bei höheren Aufladegraden und grösseren Leistungen durchführen zu können. Als Brennstoff diente ein Dieselöl mit einem unteren Heizwert von 10 155 kcal/kg. Der Verbrauch an Zylinderschmieröl wurde zum Einlaufen auf 1 g/PSeh eingestellt; er lässt sich im Schiffsbetrieb auf 0,6 g/PSeh verringern.

Was vor allem auffällt, ist der niedrige spezifische Brennstoffverbrauch. Er erreicht bei normaler Ausrüstung (ausgezogene Kurven) einen günstigen Wert von 149 Gramm/PSeh, was einem thermischen Wirkungsgrad von 41,8% entspricht. Damit ist ein neuer Rekord für Sulzer-Motoren aufgestellt. Bemerkenswert ist weiter der sehr flache Verlauf der Verbrauchskurve. Sie bleibt von 8000 bis 13 000 PS unter 150 g/PSeh und liegt bei Halblast (6000 PS) nicht höher als 152 g/PSeh. Ungewöhnlich niedrig sind die Temperaturen der Auspuffgase nach den Turbinen; betragen sie doch bei Vollast nur 300° C. Dies weist auf gute Spülung und reichliche Spülluftmenge hin. Der Spülluftdruck, gemessen im Spülbehälter vor dem Kühler, erreicht bei Vollast 0,72 atü, der Verbrennungsdruck im Zylinder 73 atü. Der Motor zeigte wie die bisherigen Maschinen vom Typ RSAD 76 auf dem Prüfstand eine hervorragende Manövriertfähigkeit: er liess sich mit kleinsten Drehzahlen betreiben sowie rasch und mühelos umsteuern.

Bei den Probeläufen mit grossen Belastungen (gestrichelte Kurven) ergab sich im Bereich mässiger Belastungen (8000 bis 13 000 PS), wie zu erwarten war, ein nur unbedeutend grösserer Brennstoffverbrauch (150 g/PSeh). Als hervorragend erwies sich die Belastungsfähigkeit: sie konnte bis auf 18 000 PS, also 3000 PS pro Zylinder, gesteigert werden, was einem mittleren effektiven Kolbendruck von 10,5 kg/cm² entspricht. Der Spülluftdruck betrug dabei 1,2 atü und der höchste Verbrennungsdruck 86 atü. Obwohl der

Motor mehrere Stunden mit erhöhter Belastung betrieben wurde, konnten keinerlei Anzeichen für eine Ueberlastung weder hinsichtlich Verbrennung (Luftmangel), noch thermischer oder mechanischer Art festgestellt werden. Nach erfolgter Demontage sind die reibenden Teile sorgfältig untersucht worden. Die Flächen zeigten das übliche Bild und keinerlei messbare Abnützungen. Im besonderen wiesen die Kreuzkopflager eine gleichmässige Verteilung der Tragspuren über die ganze Lagerbreite auf. Auch die Kolben, die Kolbenringe und die Zylindereinsätze waren in einwandfreiem Zustand, wie beispielsweise aus Bild 33 zu ersehen ist. Dieses günstige Ergebnis zeigt die grosse Belastungsreserve der neuen Typenreihe der RD-Motoren.

Der heute erreichte Stand berechtigt zur Hoffnung, dass sich dem Sulzer-Zweitakt-Dieselmotor auf dem Gebiet des Antriebs grosser Schiffe ein weiteres, interessantes Anwendungsfeld öffnen werde, das bisher ausschliesslich der Dampfturbine angehört hatte.

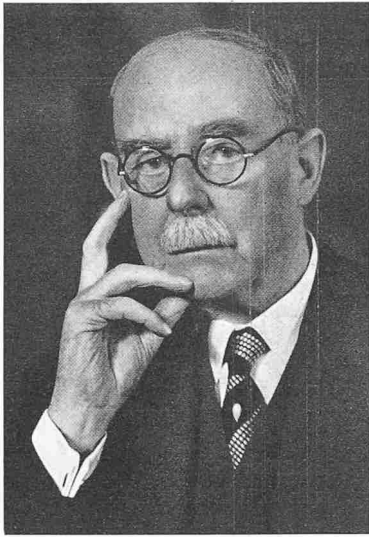
Nekrologe

† **Leo Bodmer**, Masch.-Ing. G. E. P. Mit Leo Bodmer ist am 17. März ein hervorragender Bergsteiger, Ingenieur und Industrieller aus einem reichen Leben geschieden. Er war am 28. Jan. 1880 in seiner Vaterstadt Zürich geboren worden, deren Schulen er durchlief. Schon am Gymnasium gründete er mit einem Dutzend gleichgesinnten, bergbegeisterten Kameraden einen Alpenclub, die «Alpina Turicensis», um mit ihnen seiner grossen Leidenschaft, dem Bergsteigen, zu fröhnen. Ihre Clubhütte, die «Sihlälplihütte», stand im Bodmergut, das zwischen Sihl und Talacker an den botanischen Garten, die Katz, anschliessend in damals ruhiger Lage den Platz einnahm, den heute der grosse Geschäftshäuserblock beansprucht, in dem unter anderem die «Epa» haust. Die gut eingerichtete Hütte diente nicht nur der Besammlung, den Tourenplanungen und Besprechungen, sondern oft auch zum Uebernachten, wenn die Polizeistunde etwas stark gestreckt worden war. Im übrigen zeigten die jungen Bergsteiger beachtenswerte Leistungen, die sogar einige Erstbesteigungen einschliessen. Schon 1897 benützten sie als Pioniere für Wintertouren nach einem norwegischen Muster selbstgezimmerter Skier. Aus vielen dieser Bergfreunde wurden Freunde fürs Leben. Leider sind sie alle bis auf den Schreibenden gestorben.

Nach bestandener Maturitätsprüfung arbeitete Leo Bodmer ein Jahr als Volontär in den Werkstätten der Maschinenfabrik Oerlikon, um sich die praktische Grundlage für das Studium des Maschinenbaus am Poly zu verschaffen. Dieses Studium wurde bald durch eine Orientreise unterbrochen, auf der er seinen Bruder begleitete, dem der Arzt eine Seereise verschrieben hatte. Sie wurde zur Weltreise, führte ihn über den Orient, Indien, China, Japan und die USA nach der Schweiz zurück und brachte ihm reichen Gewinn an Erlebnissen und Erfahrungen.

Nachdem Leo Bodmer 1904 das Studium abgeschlossen hatte, zog er als Ingenieur nochmals nach den Vereinigten Staaten, die ihm auf deren Durchquerung auf der Rückkehr von Japan mächtig interessiert hatten, um nach einem Jahr um weitere Erfahrungen reicher nach der Schweiz zurückzukehren. Da fand er eine sehr interessante Stelle im Dampfturbinenversuchslokal der Firma Brown, Boveri & Cie., die den Turbinenbau als erste Firma auf dem Kontinent erst fünf Jahre vorher nach den Patenten von Parson aufgenommen hatte, so dass vieles noch im Fluss war. Da war Leo Bodmer so recht in seinem Element. Er hatte im ganzen Absatzgebiet von Brown-Boveri Turbinen in Betrieb zu setzen. Manchmal galt es auch nachzuhelfen, wenn sie nicht so wollten wie sie sollten. Dann zog er sein Uebergwändli an und griff selber zu. Er war deshalb im Hause und bei der Kundschaft sehr beliebt und wurde bald zum Chef des Versuchslokals ernannt.

1912 verliess er die Badener Firma, um mit seinem Schwager Naville in der Papierfabrik Cham die dort notwendig gewordenen Modernisierungen und Erweiterungen zu leiten. Als diese nach weiteren sieben Jahren durchgeführt waren, kehrte er, von Ing. Henry Naville berufen, wieder zu



LEO BODMER

Masch.-Ing.

1880

1961

Schlag in Form einer Kinderlähmung, die ihn auf einer Geschäftsreise in Prag ereilte. Wochenlang schwebte er zwischen Leben und Tod, und sein ganzes seitheriges Leben wurde von dieser Krankheit, die er mit beispielloser Geduld ertrug, beschattet. Im Jahre 1946 trat er von seiner Stelle zurück, diente aber in der Folge der Firma Brown Boveri noch zwölf Jahre lang als Verwaltungsrat.

Wer Leo Bodmers Tätigkeit bei Brown Boveri und in Cham kennt, kann kaum begreifen, wie er es möglich machte, sich in einem Masse der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen, wie er dies tat. So stand er 22 Jahre dem Zentralverband Schweizerischer Arbeitgeber-Organisationen vor, war während Jahrzehnten Präsident und später Ehrenpräsident des Schweiz. Vereins von Dampfkesselbesitzern und diente über zehn Jahre der «Neuen Zürcher Zeitung» als Präsident des Verwaltungskomitees.

Wo immer er als Leiter wirkte, war er wegen seiner Gradheit, seinem konziliananten Wesen, seiner Umsicht und seinem Verständnis für die Anliegen seiner Mitarbeiter geachtet und beliebt. Er wird nicht bald vergessen werden.

Adolf Meyer

† Jules Calame, dipl. Bau-Ing., von La Chaux-de-Fonds, geboren am 6. Januar 1891, ETH 1910-1914, seit 1928 als Ingénieur-Conseil in Genf tätig, ist am 6. April gestorben.

† Arthur Charles, dipl. Bau-Ing., von Oppens VD und Neuchâtel, geboren am 11. Jan. 1897, ETH 1917 bis 1921, seither bei der Eidg. Landestopographie und dort von 1942 bis 1951 Adjunkt des Direktors, ist am 22. Dez. 1960 den Folgen eines Unfalls erlegen.

† Hans Wirth, dipl. Ing.-Chem., Dr. sc. techn., von Zürich, geboren am 1. April 1892, ETH 1911 bis 1915, seit 1939 Abteilungschef der von Moos'schen Eisenwerke, Luzern, ist im November 1960 gestorben.

† Martin Brunner, Architekt S. I. A., Dr.-Ing., in Zürich, ist am 12. April in seinem 72. Lebensjahr nach schwerer Krankheit gestorben.

Mitteilungen

Vom Wandel der Holzmesse an der Mustermesse in Basel. Bis zu Beginn der fünfziger Jahre wurde für das heimische Holz an der Schweizer Mustermesse nur in gelegentlichen Einzelaktionen geworben. Erst 1953 kam in der Halle 8b eine eigentliche Holzmesse zustande, an der sich über 60 Aussteller beteiligten. Weiten Kreisen wurde die Bedeutung des Holzes umfassend vor Augen geführt. Man wurde sich bewusst, dass die Holzwirtschaft im «Schau-

Brown Boveri zurück, wo er zuerst als Direktor, später als Delegierter des Verwaltungsrates und als Vizepräsident die Belange der Firma hauptsächlich in den zentralen, östlichen und nördlichen Ländern Europas und in verschiedenen Ueberseeländern betreute. Bei seiner Entscheidung zur Rückkehr mag der Umstand mitgewirkt haben, dass inzwischen drei seiner Kurskameraden vom Poly in die Direktion eingetreten waren, so dass er eine ihm bekannte Umgebung fand.

Nach dreijähriger Tätigkeit in den schweren dreissiger Krisen-jahren traf Leo Bodmer ein überaus schwerer

fenster der schweizerischen Wirtschaft» künftig nicht mehr fehlen durfte. In den folgenden Jahren wurde denn auch die Holzschau immer wieder abgewandelt, so wie es das Besucherinteresse und die Bedürfnisse der Aussteller verlangten. Eine Aenderung der Ausstellungs-Konzeption bahnte sich 1957 an, als erstmals zwei grössere thematische Beiträge erfolgten. Damit beschriftet die Holzmesse den Weg einer fachlichen Schau im Sinne der Publikumsmesse. Ab 1958 wurde die ganze Halle 8b einem einheitlichen Thema unterstellt. Die Themata lauteten: 1958 «Familie Schwyzer baut ein Haus», 1959 «So möchten wir wohnen», 1960 «Wohnen als Erlebnis», und 1961 lautet das Thema «Neues Bauen — schönes Wohnen». Die Ausstellung zeigt, wie Holz in seiner natürlichen Struktur und naturhaften Farbigeit auf ideale Weise mit anderen Baustoffen harmoniert oder mit diesen die gewünschten Kontraste bildet. Die Holzmesse ist aus dem Rahmen der Werbeanstrengungen, welche durch die schweizerische Arbeitsgemeinschaft *Lignum* unternommen werden, nicht mehr wegzudenken.

Persönliches. Am nächsten Donnerstag, 27. April, wird Anton Dudler seinen 70. Geburtstag feiern können. Unser S. I. A.- und G. E. P.-Kollege, der 1916 als Maschinen-Ingenieur diplomiert hatte, trat 1921 in die Dienste der SBB, wo er sich mit Aufgaben der Elektrifikation¹⁾ befasste und schon 1925 Sektionschef der bezüglichen Abteilung der Generaldirektion wurde. 1932 wählte ihn die Kreisdirektion III zum Stellvertreter des Obergeringens, womit seine Lebensaufgabe in Zürich begann, der er sich, von 1943 bis 1956 als Obergeringens, mit ganzer Hingabe widmete. Von all seinen Leistungen sei hier neben zahlreichen Neu- und Umbauten auch seiner Studien für den Ausbau des Zürcher Hauptbahnhofes gedacht, die am besten zeigen, wie gründlich und allseitig dokumentiert er an seine Aufgabe herantrat. Der Initiative des Obergeringens Dudler war es vor allem zu verdanken, dass das definitive generelle Projekt der Gesamtanlage des Hauptbahnhofes Zürich rechtzeitig bereit war und der Stadt Zürich als Grundlage für ihre verkehrliche und städtebauliche Planung zur Verfügung stand. Wir wünschen dem noch stets frischen und tätigen Jubilaren viele weitere Jahre erquicklichen Ruhestandes!

Wettbewerbe

Sekundarschulanlage in Schüpfen bei Bern. Projektauftrag an vier mit je 1500 Fr. entschädigte Architekten. Fachpreisrichter: Walter Gloor, Bern, René Turrian, Bremgarten bei Bern, Wilhelm Rüetschi, Bern. Der Entwurf von Architekt Werner Küenzi, Bern, wurde zur Ausführung empfohlen.

Schulhaus mit Turnhalle in Gähwil SG. Projektauftrag an vier mit je 1500 Fr. fest entschädigte Architekten. Fachleute in der begutachtenden Kommission: F. Baerlocher, St. Gallen; Hans Denzler, Uzwil. Die Kommission empfiehlt das Projekt von Josef Paul Scherrer, St. Gallen, zur Weiterbearbeitung. Die Ausstellung im Löwensaal in Gähwil dauert noch bis am 22. April. Oeffnungszeiten: werktags von 8 bis 20 h.

Ankündigungen

Institut für Angewandte Psychologie, Zürich

Das Sommersemester dauert vom 24. April bis 15. Juli. Geboten wird ein psychologisches Seminar, psychologische Fachkurse und psychologische Abendvorlesungen. Ferner sei daran erinnert, dass das Institut auf allen einschlägigen Gebieten beratend tätig ist. Auskunft: Merkurstrasse 20, Zürich 32. Telefon 051 24 26 24.

Schweizer Heimatschutz

Das Jahresbott 1961 ist angesetzt auf den 27./28. Mai in Freiburg, wo es am Samstag um 15.15 h in der Aula der Universität stattfindet, nachdem vormittags Murten besichtigt wurde. Am Sonntag Fahrt ins Greyerzerland, Schlossbesichtigung, Mittagessen in Bulle und Dorffest in Grandvil-

¹⁾ Als einer der letzten Mitarbeiter an diesem Werk hat er die auf S. 651 des Jahrgangs 1960 der SBZ besprochene, als Sonderdruck der «Wasser- und Energiewirtschaft» veröffentlichte Denkschrift verfasst.