Martin, L. Paul

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65/66 (1915)**

Heft 6

PDF erstellt am: **10.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

signalen, kann aber auch für telephonische Nachrichtenübermittlung als Sender oder Empfänger Verwendung finden. Bei zahlreichen, in der Marine der Vereinigten Staaten mit diesem Apparat unternommenen Versuchen konnten zwischen fahrenden Schiffen oder solchen und Küstenstationen Signale auf 45 *km*, zwischen Unterseebooten auf 15 *km* Distanz gewechselt werden. Telephonische Uebermittlungen sind bis jetzt auf etwa 1 *km* Entfernung gelungen.

Turbinenschiffe mit Zahnrädergetrieben. In unsrer Notiz auf Seite 20 letzten Bandes haben wir auf die rasche Verbreitung hingewiesen, die die Turbinen mit Zahnärderübersetzung für den Schiffsantrieb in England gefunden haben. Die damit erzielten guten Erfolge werden es sicher mit sich bringen, dass diese Antriebsart auch in andern Ländern bald weite Verwendung findet, und zwar auch bei Schiffen grösserer Leistung als bisher. Welche Ersparnisse durch Anwendung von Dampfturbinen mit Räderübersetzung anstelle des direkten Antriebes zu erreichen sind, geht aus den folgenden, der „Zeitschrift für das gesamte Turbinenwesen" entnommenen Zahlen hervor. Auf Grund der bisher gemachten Erfahrungen werden für einen Dampfer von der Grösse des „Vaterland" mit einer Leistung von rund 70000 *PS* an der Welle die Ersparnisse wie folgt berechnet: auf die Gesamtleistung, infolge der Möglichkeit, eine für die Schraube vorteilhaftere Umlaufzahl zu wählen, zu 7,5 %, auf den spezifischen Kohlenverbrauch zu 22,5 %, auf den absoluten Kohlenverbrauch, infolge der oben erwähnten Leistungsverminderung, zu 28 %, auf das Gewicht der Turbinenanlage zu 81 %, auf die erforderliche Bodenfläche dieser Anlage zu 51 %, auf das Gewicht der gesamten Maschinen- und Kesselanlage zu 42 %. Bei kleineren, mässig schnell und langsam fahrenden Dampfern mit 2000 bis 5000 *PS* Leistung betragen die Ersparnisse an Kohlen noch 24 bis 26 %, jene an Maschinengewicht 27 bis 29 %.

Ersatz für gegenwärtig schwer erhältliche Rohstoffe. In drei Vereinsversammlungen im März d. J. hat der Mannheimer Bezirksverein deutscher Ingenieure die Frage des Ersatzes einiger im Interesse der Landesverteidigung beschlagnahmter Rohstoffe erörtert. Da diese verschiedenen Stoffe im allgemeinen diejenigen sind, an denen sich auch in unserm Lande ein Mangel bemerkbar macht, dürfte die durch diese Versammlungen herbeigeführte Aussprache manchen unserer Leser interessieren. Wir wollen es daher nicht unterlassen, auf den in sechs aufeinanderfolgenden Nummern der „Z. d. V. D. I." im Juni und Juli dieses Jahres erschienenen, bezüglichen Bericht hinzuweisen. Näher darauf einzutreten, würde uns hier zu weit führen. Erwähnt sei nur, dass sich die Verhandlungen über die folgenden Punkte erstreckten: Ersatz für *Lagermetalle, Rotguss, Bronzen.* Ersatz oder bessere Ausnützung von *Oel.* Ersatz von *Benzin* für Kraftzwecke. Ersatz von *Petroleum* für Leuchtzwecke. Ersatz von *Gummi.* Steigerung des Koksverbrauches wegen der Gewinnung von Nebenprodukten. Ersatz für blanke und isolierte *Kupferleitungen*, Schleifleitungen usw. Hinsichtlich des Ersatzes von Benzin sowie von Kupferleitungen verweisen wir übrigens auch auf unsre bezüglichen Ausführungen in Band LXIV, Seite 83, 123 und 234 und Band LXV, Seite 161 und 288.

Erweiterungsbauten der Technischen Hochschule in München. An der in den Jahren 1865 bis 1868 nach den Plänen von *Gottfried von Neureuther* erbauten Technischen Hochschule in München sind im Laufe der letzten Jahre nach den Entwürfen von Prof. *Friedrich von Thiersch* monumentale Erweiterungsbauten erstellt worden. Sowohl die Institute für Elektrotechnik und Geodäsie als auch das physikalische und das chemische Institut und die landwirtschaftliche Versuchsstation haben neue Räume erhalten. Ein vor kurzem vollendeter Neubau befriedigt die Raumbedürfnisse der wissenschaftlich-technischen Laboratorien und der Architektur-Abteilung. Nunmehr soll, wie die „D. B. Z." berichtet, durch den in Ausführung begriffenen Umbau des Südflügels auch ein neues Bibliothek-Gebäude gewonnen werden. Die Architektur Neureuthers bleibt dabei erhalten.

Nutzbarmachung des Dnjeprs. Der mit seinen 2258 *km* Länge nach der Wolga und der Donau den drittgrössten Fluss Europas darstellende Dnjepr ist von Jekaterinoslaw aufwärts bis Smolensk auf rund 1500 *km* Länge, von Alexandrowsk zum Schwarzen Meer auf rd. 300 *km* Länge schiffbar, während die dazwischenliegende, 75 *km* messende Strecke der Felsen und Wasserfälle wegen nur für abwärtsfahrende Flösse benutzbar ist. Für die Schiffbarmachung dieser Strecke unter gleichzeitiger Ausnutzung des Wassergefälles zur Erzeugung elektrischer Energie haben im Auftrage eines grössern Konsortiums die Ingenieure *Golliez* und *Chappuis* ein Projekt in zwei Varianten ausgearbeitet, über die der Letztgenannte im „Bulletin Technique" ausführliche Mitteilungen macht. Beide Vorschläge umfassen die Errichtung von je zwei Staumauern, einer obern von 1870 bezw. 1650 *m* Länge, je nach der gewählten Lage, und einer untern von 750 *m* Länge, und vorläufig eines obern Kraftwerkes für 300000 *PS.* Der durch Schleusen zu überwindende Niveau-Unterschied beträgt 37 *m.* Die Kosten sind für die erste Variante auf 180 Mill., für die zweite Variante auf 140 Mill. Fr. veranschlagt.

Turbodynamos von 100 Watt. Für die Speisung der Kopflaternen und der sonstigen Beleuchtungskörper von Dampflokomotiven baut die General Electric Co. kleine Turbodynamos mit einer Leistung von 100 *W* bei 6 *V* Spannung. Die mit 3600 *Uml/min* laufende Dampfturbine ist einstufig und arbeitet mit einem automatisch konstantgehaltenen Druck von 6,4 *at* am Einlassventil; zur Stromerzeugung dient eine kompoundierte Gleichstromdynamo. Die kleine Maschinengruppe soll 60 *kg* wiegen und 0,6 *m* Länge bei je 0,38 *m* Höhe und Breite besitzen.

Nekrologie.

† L. P. Martin. Einer unsrer jüngern Kollegen, Maschineningenieur Paul Martin, ist am 30. Juli nach kurzem Kranksein in Basel gestorben. Martin wurde am 20. April 1886 in Tramelan-dessus im Kanton Bern geboren und legte 1905 am Bieler Gymnasium die Maturitätsprüfung ab. Nach einer zweijährigen Werkstattpraxis bezog er im Oktober 1907 die Eidgen. Techn. Hochschule, an der er im Juli 1911 das Diplom als Maschineningenieur erwarb. Dank seiner praktischen Vorbildung konnte er sofort nach Abschluss des Studiums die Leitung des technischen Teils des Offertenbureaus in der Kesselschmiede Richterswil übernehmen, mit dem die Projektierung kompletter Dampferzeugungsanlagen, Rohrleitungen für Wasserkraftwerke, eiserner Brücken, Stauwehre usw. sowie deren Abnahme verbunden war. Mit dem 1. Oktober 1913 trat Martin als Ingenieur für allgemeinen Maschinenbau und Kesselschmiedekonstruktion beim „Elektrizitätswerk Lonza A.-G." in Basel ein, in welcher Stellung er bis zuletzt gewirkt hat. Seine Kameraden werden dem so früh heimgegangenen Studiengenossen ein freundliches Andenken bewahren.

† Josef Herzog. Infolge dahingehenden Wunsches des Verfassers der auf Seite 10 und 11 laufenden Bandes veröffentlichten Biographie über Josef Herzog berichtigen wir die versehentlich unrichtige Wiedergabe des Datums seines Ablebens, das irrtümlich als der 26. März statt als der 26. *Mai* 1915 mitgeteilt wurde. Einer kürzlich in der „E. T. Z." erschienenen Biographie aus der Feder von Herzogs langjährigem literarischen Mitarbeiter, Prof. C. Feldmann, in Delft (Holland), entnehmen wir noch die Angabe des genauen Geburtsdatums von Josef Herzog, das auf den 19. Februar 1859 fällt.

Literatur.

Alois von Negrelli. Die Lebensgeschichte eines Ingenieurs. Von *Alfred Birk.* Erster Band: 1799 bis 1848. In der Heimat — in der Schweiz — in Oesterreich. Mit einem Bildnisse. Wien und Leipzig 1915, Verlag von Wilh. Braumüller. Preis geh. Kr. 7,20, geb. Kr. 9,20.

Der Verfasser hat sich mit seinem Buche den grössten Dank des Ingenieurstandes, insonderheit auch der schweizerischen Technikerwelt verdient, indem er das Andenken Negrellis, eines ihrer bahnbrechenden Vorgänger wieder wachgerufen hat. Das liebevolle Eingehen auf die menschlich schönen Seiten seiner Persönlichkeit, auf die sich die Erfolge seiner fruchtbaren Wirksamkeit aufbauen, und die vielen Anklänge an Fragen, die unsern Stand heute noch bewegen, bringen uns den Mann besonders nahe und gestalten das Lesen des Buches besonders genussreich. Erfüllt von dem lebhaften Interesse für alle Fragen des in den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts zu neuem Leben erwachenden Verkehrswesens, mit scharfem Blick für die wirtschaftlichen Verhältnisse, mit jenem seltenen Talente bedacht, das in schwierigen Lagen und im Widerstreite der Parteien zu versöhnen weiss, ohne das Ziel preiszugeben, und dabei beseelt von einem vornehmen Ehrgeiz, der