

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 105/106 (1935)
Heft: 6

Nachruf: Neher, Jules

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: 18.02.2026

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

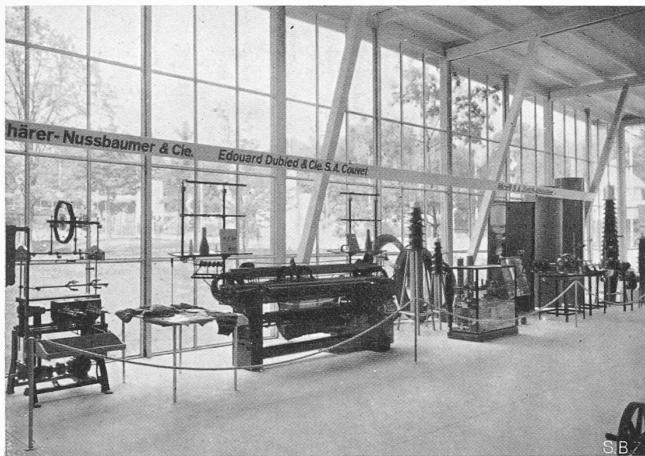


Abb. 23. Obere Stirnseite der Maschinenhalle.

Generatordrehzahl einen Isodromregler. Es können 260 l Benzin mitgeführt werden, bei mittlerer Belastung für etwa 9 Stunden ausreichend. Im Dauerbetrieb kann der Generator maximal 55 kW erzeugen bei 24 kg/h Benzinverbrauch. Plötzliche Belastungsänderungen von 20 bis 30% der Nennleistung bewirken Drehzahl schwankungen von 3 bis 6%.

Die Entwicklung des geschweißten Vollwandträgers. In Anlehnung an die genietete Ausbildung erfolgte bei den ersten geschweißten Vollwandträgern die Verbindung von Steg und Gurtplatte mit Hilfe von Gurtwinkel. Diese Anordnung wurde jedoch bald als unzweckmäßig erkannt und in der Folge die Gurtplatte stumpf mit dem Stegblech verschweisst. Abgesehen von dem noch unabgeklärten Problem der Schrumpfspannungen wurde dabei die Beanspruchung der Schweissnähte rechnerisch noch unvollkommen erfassst. Aus dieser Erkenntnis heraus verfolgen die neuesten Konstruktionsvorschläge zwei Ziele: 1. Querschnittsverstärkung der Gurtplatte an der Verbindungsstelle mit dem Steg und 2. Fernhalten der Nähte von der gefährdeten Übergangsstelle zwischen Steg und Flansch. Die Gurtplatte wird mit nasenförmigen (Nasenprofil) oder wulstartigen (Wulstprofil) Verstärkungen versehen. Im ersten Falle liegen die Nähte um die Höhe der Nasen vom Flansch entfernt und die Gurtplatte wird durch die Nasen und den dazwischen liegenden Teil an der Verbindungsstelle kräftig verstellt. Laut „Bau-

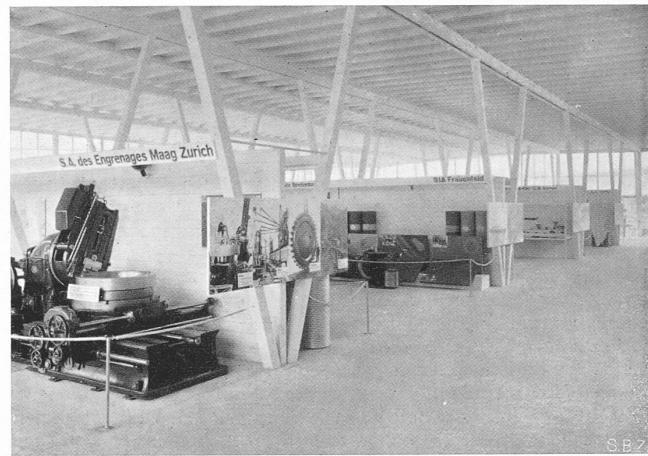


Abb. 24. Längsgang der Maschinenhalle mit Blick in die Kojen.

ingenieur“ (Heft 21/22 1935) wurde das Nasenprofil bereits mit Erfolg bei mehreren Reichsbahnbrücken verwendet. Den neuesten Schritt der Vollwandträgerentwicklung stellen die Wulstprofile dar. Diese werden in Breiten bis zu 1000 mm und in Dicken bis zu 80 mm in jeder gewünschten Abstufung geliefert. Das Stegblech wird oben und unten schneidenförmig zugeschnitten, sodass die Verbindung zwischen Wulst und Steg durch eine X-Naht hergestellt wird. Der Stoss dicker Gurtplatten erfordert sehr viel Schweisswerkstoff. Deshalb werden Gurtplatten in ganz ungewohnten Längen angeliefert. Beispielsweise wurden für die Rügdammbrücke Wulstprofile 450 × 40 mit einer Walzlänge von 53 m und einem Gewicht von 9 t pro Stück zum Versand gebracht.

E. G.

Eisschutz von Flugzeugen. Eisbildungen namentlich an den Vorderkanten von Flugzeugflügeln und -Streben können die aerodynamische Formgebung der behafteten Teile erheblich verschlechtern; während das Eis von den Verspanndrähten gewöhnlich durch die Vibratoren abgeschüttelt wird, setzen sich an Streben oft um 3 bis 4 cm vorstehende Eiswülste fest. Solche Eisbildungen und damit die resultierende Rücktriebsvergrösserung und Auftriebsverminderung zu verhindern, ist das Ziel des von der Dunlop Rubber Co, Fort Dunlop, Birmingham, eingeführten „Anticer“-Schutzes (vergl. Engineering vom 5. Juli 1935). Er besteht darin, dass die zu schützende Kante beständig mit einer den Gefrierpunkt des Wassers erniedrigenden Flüssigkeit — 90% Aethylen-Glykol, 10% Aethylalkohol, Flammpunkt 93° — getränkt wird, die, aus einem Reservoir unter Luftdruck durch Schläuche zugeleitet, aus einem der Kante entlang geführten perforierten Rohr entweicht, um die Unterseite eines um die Kante gelegten porösen Lederstreifens zu benetzen. Der erforderliche Druck kann bei der geringen Menge des benötigten Gases einem Druckluft-Bremszylinder oder einer Sauerstoffflasche entnommen werden. Der Anticer-Schutz kann auf jedem Flugzeugtyp angebracht werden, ohne die aerodynamische Formgebung oder das Gewicht wesentlich zu beeinflussen. Bei einem Hawker-Hart-Flugzeug mit rd. 21 m geschützter Kantenlänge und einem Zusatzgewicht der Eisschutz-Vorrichtung von insgesamt etwa 11 kg wurde Eisbildung durch einen Flüssigkeitsverbrauch von 0,94 l/h verhütet. Schon ein Zufluss von 0,7 l/h genügte jedoch, den Halt des Eises durch Schmelzen einer untersten dünnen Schicht so weit zu lockern, dass es vom Windstrom wegblasen wurde.

D. L. Th.

Wasserenthärtung durch Permutitverfahren. Die Permutit-Aktiengesellschaft, Berlin NW 7, Luisenstr. 30, ersucht uns unter Bezugnahme auf die in Bd. 105, S. 118 erschienene Mitteilung darauf aufmerksam zu machen, dass die Bezeichnung „Permutit“ nicht etwa ein chemischer oder mineralogischer Begriff, sondern eine Wortmarke und ihr geschützt ist.

NEKROLOGE.

† Jules Neher, Maschineningenieur in Genf (E.T.H. 1888/92), ist am 4. August den Folgen eines Autounfalls (er war Tags zuvor angefahren worden) erlegen. Nachruf und Bild dieses so jäh aus dem Leben geschiedenen treuen G.E.P.-Kollegen werden folgen.



Abb. 27. Normalbetrieb in der „Bar“.

Abb. 28. Lebensmittel, Bar und Gartenwirtschaft.
Wandschmuck für Verkehrswerbung in Abb. 27 von Graphiker W. Käch.