

# Würmli, Eduard

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **79/80 (1922)**

Heft 26

PDF erstellt am: **22.09.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

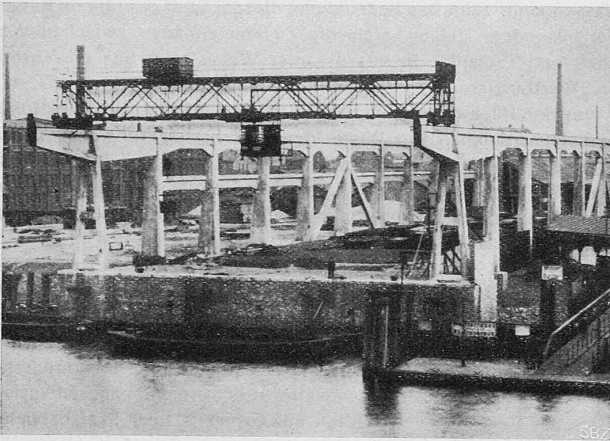
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

Es soll nicht eine ungewöhnliche Vermehrung öffentlicher Ausgaben hervorgerufen werden. Ein vorsichtiger Gesamtplan soll vielmehr dazu führen, dass die öffentlichen Mittel, die auf alle Fälle aufgewendet werden, Unternehmungen von dauerndem Wert zugute kommen, während ohne Plan die Gefahr besteht, dass Millionen für ungenügend überlegte öffentliche Werke sprungweise vergeudet werden.

Eine Kranlaufbahn in Eisenbeton ist vor kurzem auf der Hamburger Reiherstieg-Schiffswerft erbaut worden. Beim Entwurf der Krananlage war ursprünglich Eisenausführung der Laufbahn für den ebenso gebauten Kran vorgesehen, doch zeigten die Berechnungen, dass die Ausführung in Eisenbeton sich billiger stellte; abgesehen hiervon waren die geringen Unterhaltungskosten und die infolge der grösseren Lebensdauer kleineren Abschreibungskosten für die Wahl des Materials ausschlaggebend. Die



Kranlaufbahn in Eisenbeton auf der Hamburger Reiherstieg-Schiffswerft.

Entfernung der Bahnen voneinander beträgt 30 m, die Höhe der Schienen 11,5 m über Boden; die Gesamtlänge der Anlage von 140 m kann auf 215 m vergrössert werden. Die Stützen sind in 12 m Entfernung voneinander aufgestellt. An dem dem Reiherstieg-Kanal zugewandten Ende befinden sich Bockstützen, über sie kragt der Bahnträger 9 m aus, sodass der Kran, der ein Schiffsplattengerüst bedient, die Lasten direkt aus den breiten, im Kanal liegenden Schiffen aufnehmen kann. Der Kranbahnträger ist zwischen den Stützen 1,4 m hoch, und über den Stützen im Bereich der vergrösserten Biegemomente 2,0 m; an den Kragenden ist er auf 2,40 m erhöht. Die Kranbahn trägt zwei Laufkräne von je 15 t Tragkraft; die Probeversuche wurden erfolgreich mit einem Gewicht von 19 t unternommen. Erbauerin der Kranbahn ist die Firma Lange & Lahmann in Hamburg.

Der neue Elektrostahlöfen der Fiat-Werke. Seit einigen Jahren sind in der Stahlgiesserei der Fiat-Werke in Turin sechs Elektrostahlöfen von je 5 bis 6 t Fassungsvermögen in Betrieb, deren Ergebnisse so günstig waren, dass bei Umbau und Erneuerung des Hüttenwerkes auf die ursprünglich geplanten Martinöfen ganz verzichtet und ein neues Stahlwerk mit u. a. vier grossen Elektroöfen von 15 bis 20 t Inhalt erstellt wurde. Die vorzüglichen Ergebnisse des als Drehstromtyp gebauten Ofens sind in der Hauptsache auf die sorgfältige und neuartige teleskopartige Elektrodenabdichtung und deren wirksame Kühlung zurückzuführen. Der luftdichte Verschluss verhindert nicht nur eine Oxydierung der Elektroden, denen dadurch eine erheblich längere Betriebsdauer gesichert ist, sondern auch den Austritt der Gase durch die Öffnungen im Deckel; da somit die Wärme besser zusammengehalten wird, können grössere Energiemengen aufgewendet und auf diese Weise die Schmelzdauer verkürzt werden. Der Elektrodenverbrauch beträgt beim Fiat-Ofen 2,8 kg pro Tonne geschmolzenen Stahls gegenüber 8 bis 15 kg bei andern Öfen. Als Monatsdurchschnitt ergab sich bei einer Gesamtmenge von 1341160 kg gegossenen Stahls, unter Einrechnung der Feiertage, an denen nicht gegossen wurde, die Öfen aber unter Strom blieben, ein Energieverbrauch von 0,70 kWh/kg. Näheres über die Konstruktion des Fiat-Ofens ist „Génie civil“ vom 15. April 1922 und „E. T. Z.“ vom 21. September 1922 zu entnehmen.

Internationale elektrotechnische Kommission. Vom 20. bis 26. November 1922 tagten in Genf einige der Studien-Comités der Internationalen elektrotechnischen Kommission. Es waren an dieser Tagung zwölf Staaten mit insgesamt 62 Delegierten vertreten, und zwar Belgien mit fünf, Deutschland mit fünf, England mit elf, Frankreich mit elf, Holland mit einem, Italien mit fünf, Norwegen mit einem, Schweden mit zwei, die Schweiz mit sieben, Spanien mit einem, die Vereinigten Staaten mit zehn und Vorderindien mit einem. Die Tagung diente einer Vorbesprechung von Fragen über Maschinen-Spezifikation, Symbole, Uebertragungs- und Verteilspannungen, sowie Normierung von Glühlampenfassungen, die der nächsten Hauptversammlung der Kommission vorgelegt werden sollen.

Ausfuhr elektrischer Energie. Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 24. November dem auf Seite 9 dieses Bandes (1. Juli 1922) veröffentlichten Gesuch der Bernischen Kraftwerke A.-G. in Bern zur Erweiterung der nach dem Elsass gelieferten Energiemenge, unter den üblichen Bedingungen bezüglich Einschränkung oder Einstellung der Energielieferung, entsprochen.

## Nekrologie.

† E. Würmli. Am 29. November ist in Erstfeld Eduard Würmli, Elektroingenieur der S. B. B., infolge eines Bahnunfalles plötzlich aus dem Leben geschieden. Am 15. Dez. 1890 in Eschenbach (St. Gallen) geboren, bezog er nach abgelegter Maturitätsprüfung im Herbst 1910 die Eidgen. Technische Hochschule in Zürich. Nach glänzend bestandener Diplomprüfung trat er im Jahre 1914 als junger Elektroingenieur in den Dienst der Maschinenfabrik Oerlikon, wo er sechs Jahre lang sich mit grossem Eifer in der Bahnabteilung betätigte. Hierauf arbeitete er während sieben Monaten in den Ateliers de Sécheron in Genf und trat dann am 1. August 1920, mit der Einführung der elektrischen Traktion auf der Gotthardlinie, in den Dienst der S. B. B., Abteilung des Obermaschineningenieur des Kreises V in Luzern. Hier wartete seiner eine grosse und wichtige Aufgabe, der er sich dank der guten theoretischen und praktischen Vorbildung und seiner trefflichen Charaktereigenschaften mit bestem Erfolg widmete. Mit grosser Hingabe und Sachverständnis trat er an die mannigfaltigen Probleme heran, wie sie die elektrische Traktion im Entwicklungsstadium in Menge stellte. Die Bundesbahnen wie ihre Lieferanten verdanken ihm manche bewährte Verbesserung an den elektrischen Lokomotiven. Ein tragisches Schicksal hat diesem erfolgreichen Wirken leider allzu früh ein Ende gesetzt. Neben seiner jungen Gattin, mit der er in überaus glücklicher Ehe lebte, seiner betagten Mutter und den übrigen Angehörigen werden auch seine Vorgesetzten, Kollegen und Freunde den lebenswürdigen, bescheidenen und tüchtigen Menschen stets schmerzlich vermissen. M.

† G. Narutowicz, der vom Bautenminister zum Aussenminister und zum Staatspräsidenten seiner ursprünglichen Heimat Polen avanciert war, ist am letzten Samstag, 16. d. M., durch Mordhand plötzlich aus dem Leben geschieden. Wir werden dem geschätzten Kollegen und ehemaligen Wasserbau-Professor der E. T. H. in nächster Nummer einen mit Bild begleiteten Nachruf widmen.

## Literatur.

Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft. Zweite, neu bearbeitete Auflage (die erste erschien 1878/79) von Dr. Emil Sax, Professor der polit. Oekonomie i. R.). Band III: Die Eisenbahnen. Berlin 1922. Verlag von Julius Springer. Preis geh. Fr. 16,80, geb. Fr. 21,60.

Den beiden ersten, 1918 und 1920 erschienenen Bänden, die die theoretischen Grundlagen der Oekonomie der Verkehrsmittel im allgemeinen und daran anschliessend die der einzelnen Verkehrsmittel ohne die Eisenbahnen besprechen (vergl. „S. B. Z.“ vom 14. Mai 1921), hat nun Prof. Sax den dritten, damals schon angekündigten Band folgen lassen. Das Werk ist eine wissenschaftliche Untersuchung der Eisenbahnwirtschaft. In jedem Lande, bei jeder einzelnen Eisenbahn liegen die Verhältnisse verschieden. Kritiklose Uebertragungen führen zu schädlichen Irrtümern. Die wissenschaftliche Erkenntnis der Wechselwirkungen und Zusammenhänge zwischen den wirtschaftlichen Verhältnissen des Landes, den technischen und ökonomischen Massnahmen der Verwaltung und der Bahn sollen den Weg im konkreten Falle erkennen lassen.