

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85/86 (1925)**

Heft 21

PDF erstellt am: **24.09.2024**

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.

nischen Amtstellen überarbeitet wurde. Das Ergebnis liegt nunmehr vor. „Beton und Eisen“ vom 5. Januar 1925 bringt eine kurze Besprechung dieser neuen Bestimmungen, die von verschiedenen amtlichen Stellen in Schweden eingeführt worden sind.

Bahnhof-Wettbewerb Genf-Cornavin. Wegen verspäteten Eintreffens weiterer zur Wiedergabe bestimmten Pläne müssen wir den Schluss unserer bezüglichen Publikation auf eine spätere Nummer verschieben.

Konkurrenzen.

Ausmalung der Westvorhalle der Stadtkirche Winterthur. (S. 26 ffd. Bandes.) In diesem Wettbewerb sind die folgenden drei Künstler ausgezeichnet worden: Hanns Welti, Zürich, Walter Läubli und Gustav Weiss, Winterthur. Die Summe von 1000 Fr. wird zu gleichen Teilen unter die Genannten verteilt.

Korrespondenz.

Mit Bezug auf den Artikel von Ingenieur H. Buchli *Kohlensparnis bei Einführung von Hochdrucklokomotiven* in der Nummer vom 9. Mai (Seite 240) erhalten wir von Prof. Kurt Wiesinger, Regierungsbaumeister, Ordinarius für Kolbendampfmaschinen, Dampflokotomiven usw. an der E. T. H. die folgende Erklärung mit der Bitte um Veröffentlichung:

Wie in der Fussnote zum Aufsatz des Herrn Ingenieur J. Buchli, Direktor der Schweizer. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur, von der Schriftleitung der „Schweizer. Bauzeitung“ auf Seite 240 dieses Jahrganges angegeben, hatte ich mich bereit erklärt, zu gegebener Zeit die genauen Unterlagen zu meiner Hochleistungs-Lokomotive zusammen mit den Versuchsergebnissen zu veröffentlichen. Eine gleiche Zusage habe ich der Redaktion der V. D. I.-Zeitschrift und von Glasers Annalen (vergl. meinen Aufsatz im letzten Heft des vorigen Jahrganges der Annalen) gemacht.

Es ist doch wohl selbstverständlich, dass ich schon mit Rücksicht auf die Patentverfahren jetzt noch nicht über Einzelheiten meiner Erfindung sprechen kann. Auch halte ich jede Diskussion vor dem Vorhandensein der praktischen Versuchsergebnisse für fruchtlos. Selbst im Anschluss an diese werden sich Meinungsverschiedenheiten nicht vermeiden lassen. Man denke nur an den Kampf um die Einführung des Heissdampfes im Lokomotivbetrieb (vergl. Garbe).

Dem Wunsche der „Neuen Zürcher Zeitung“ um Bekanntgabe der Richtlinien meiner Bauart in allgemein verständlicher Form bin ich nur nachgekommen, um die Presse aufzuklären, die sich bekanntlich gern, sobald einmal etwas durchgesickert ist, die Verbreitung von Neuigkeiten anlegen lässt.¹⁾

So lange nun aber die genauen technischen Daten, die das Ergebnis einer mehr als zwölfjährigen Forschungsarbeit darstellen, nicht vorliegen, sollte man sich doch eigentlich nicht ein Urteil im Sinne des Herrn Buchli über meine Erfindungen erlauben, wenn man wirklich unvoreingenommen sein will. Jedenfalls muss bereits die Parallele zwischen einem 20 PS Dampfautomobil und einer 2000 PS Dampflokomotive stutzig machen. Wenn die Einführung des Hochdruckes im Eisenbahnwesen gar keine Schwierigkeiten machte und demzufolge auch keine besonderen Leistungen erforderte, dann brauchte man ja nur das 20 PS Fahrzeug auf ein 2000 PS Fahrzeug zu vergrössern und dieses auf Schienen zu setzen, nachdem man die mit der Einführung des Hochdruckdampfes verbundenen Vorteile zugibt.

So einfach scheint dies aber wohl doch nicht zu sein. Vielmehr liegen gerade in der konstruktiven Gestaltung der einzelnen Aggregate die Schwierigkeiten, wenn man auf hohe Wirtschaftlichkeit kommen will. Deshalb genügen die überschlüssigen Vorerhebungen des Herrn Buchli auch noch nicht für die einwandfreie Beurteilung der vorliegenden Fragen, da in ihnen wissenschaftlich anerkannte Grundlagen und praktisch erprobte Werte neben rohe Schätzungen gestellt sind und ausserdem noch sehr wichtige Faktoren ganz fehlen. Derartige Ueberlegungen bilden stets nur den Ausgangspunkt für weitere Studien, liefern aber niemals die Berechtigung zur Fällung eines Werturteiles über meine Erfindungen, zumal die für meine Lokomotive zugrunde gelegten Daten gar nicht zutreffen. Demzufolge muss ich auch die Schlussfolgerungen ablehnen und möchte nur darauf aufmerksam machen, dass Tabelle I [Seite 241, unten. Red.] bereits 42% Kohlensparnis zugibt.

¹⁾ Vergleiche diesbezüglich unsere Nachschrift auf Seite 276.

Red.

Bezüglich der falschen Angaben über meine Lokomotive will ich gerne glauben, dass Herr Buchli noch nicht Einsicht in meine Unterlagen genommen hatte, als ich sie auf besondern Wunsch des verstorbenen Herrn Direktor Kjelsberg der Lokomotivfabrik Winterthur einige Zeit überliess, bevor ich mich wegen des Baues einer Versuchslokomotive ans Ausland wandte.

Ich behalte mir vor, genaue Bericht über meine Lokomotive zu erstatten, sobald die Versuchsergebnisse vorliegen.

Hochachtend

Prof. Wiesinger.

Zu dieser Erklärung äussert sich Direktor Buchli wie folgt:

Die in der „Neuen Zürcher Zeitung“ vom 18. März 1925 enthaltenen Angaben sind die folgenden:

1. Die Hochleistungslokomotive arbeitet mit einem Dampfdruck von 60 bzw. 40 at;
2. Sie besitzt einen schnellaufenden Dampfmotor nach Art der Automotoren konstruiert;
3. Sie besitzt einen Kondensator, der an heissen Sommertagen ausreichend, den Dampf überhaupt zu Wasser niederzuschlagen;
4. Sie besitzt einen Hochleistungs-Wasserrohrkessel;
5. Der Kondensator ist auf der Lokomotive selbst untergebracht;
6. Das Gewicht der Lokomotive wird kleiner als das bestehender Heissdampf-Lokomotiven gleicher Leistung.

Meine Berechnungen stützen sich *Jediglich* auf diese Angaben. Wenn Herr Wiesinger nun erklärt, dass die meinem Artikel zugrunde gelegten Daten gar nicht zutreffen, so müssen auch seine Erklärungen in der „N. Z. Z.“ unrichtig sein.

Alle meine Berechnungen habe ich zahlenmässig belegt; von rohen Schätzungen kann keine Rede sein.

Die Deutung, die Herr Wiesinger der Parallele gibt, die ich zwischen dem 20 PS Dampfautomobil und der 2000 PS Lokomotive zog, ist sehr schwach. Mein Vergleich hatte lediglich den Zweck, nachzuweisen, dass seine Lokomotive in ihren Bauprinzipien längst bekannt ist, und dass ferner eine Kondensationsanlage, welcher Grösse sie auch sein mag, für ihren Betrieb mindestens 10% der ganzen Lokomotiveleistung erfordert.

Darin gehe ich mit Herrn Wiesinger vollständig einig, wenn er behauptet, dass in der konstruktiven Gestaltung der einzelnen Aggregate die Schwierigkeiten im Bau von Hochdrucklokomotiven liegen. Das geht deutlich aus meiner Bemerkung auf Seite 240 hervor, worin ich mein Erstaunen zum Ausdruck bringe, dass es ihm geglückt sein soll, eine Lokomotive zu bauen, die an Vollkommenheit alles übertreffe, was den bedeutendsten Lokomotivfirmen trotz ihrer langjährigen Erfahrungen und trotz der ihnen zur Verfügung stehenden Mittel zu Studien und Versuchen bis heute nicht möglich war.

Der Hinweis Prof. Wiesingers auf die 42-prozentige Kohlensparnis, die in meiner Tabelle angegeben wird, ist irreführend; die 42% beziehen sich auf eine Lokomotive mit höchstem Vakuum und 60 at Druck, während, da er nur kondensiert, für seine Maschine die Zahlen in Spalte 4 bzw. 4a der Tabelle massgebend sind.

Ich halte daran fest, dass die Kohlensparnis, die unter den in der „N. Z. Z.“ angegebenen Voraussetzungen zu erwarten ist, im Mittel 25% und nicht mehr beträgt. Auf die übrigen in der Einleitung enthaltenen Bemerkungen trete ich nicht ein, da sie nur auf eine Ablenkung von der eigentlichen Sache hinzielen. Von einem Fachvertreter unserer Technischen Hochschule hätte eine sachlichere Erwiderung erwartet werden dürfen, die ihm, würde seine Behauptung auf festen Füßen stehen, sicher leicht möglich gewesen wäre.

Der Stand der technischen Wissenschaft sowie die dem Praktiker bekannten Erfahrungen genügen vollständig, um zu beweisen, dass die Wiesinger-Hochleistungslokomotive eine 50-prozentige Kohlensparnis nicht erreichen kann. Zu dieser Feststellung genügen die Angaben in der „N. Z. Z.“, auch ohne Kenntnis des konstruktiven Aufbaues der Lokomotive.

Zum Schluss möchte ich die Frage stellen: Wie kann Herr Prof. Wiesinger der breiten Öffentlichkeit eine Kohlensparnis von 50%, die seine Hochleistungslokomotive gegenüber der besten Heissdampflokomotive ergeben soll, als bestehende Tatsache hinstellen, wenn er selbst die Abklärung dieser Frage erst von den Betriebsergebnissen einer sich im Bau befindenden Lokomotive abwarten muss und jede Diskussion vor dem Vorhandensein praktischer Versuchsergebnisse als fruchtlos bezeichnet?

Winterthur, den 14. Mai 1925.

J. Buchli.

Nachschrift der Redaktion. Als Beispiel dafür, dass der so vielverheissende Zeitungsartikel Prof. Wiesingers über seine Erfindung, die eigentlich die ganze Elektrifikation unserer Schweizer-Bahnen abstoppen müsste, in der sachkundigen breiten Öffentlichkeit tatsächlich für bare Münze genommen worden ist, hat uns der Zufall dieser Tage eine sehr weitverbreitete Zeitung auf den Tisch geweht: das „Illustrierte Extra-Blatt“ der Schweizer Wochenzeitung vom 9. d. M. Darin steht wörtlich (die Hervorhebung der charakteristischen Worte ist von uns):

„Prof. Dr. Kurt Wiesinger vom Polytechnikum in Zürich hat nach mehrjährigen Vorarbeiten eine Dampflokomotive *erbaut*, die im Vergleich mit dem Brennstoffverbrauch der vollkommensten Lokomotiven unserer Zeit eine Ersparnis von 50% Brennstoff *zulässt*. Die neue Lokomotive *arbeitet* bei höchstem Druck und *wird* von einem Dampfmotor von hoher Geschwindigkeit *bedient*. *Eine* der gegenwärtig im Bau befindlichen Wiesingerschen Maschinen soll mit einer Dampfkraft von 2000 PS ausgestattet sein und nicht nur die billigste, sondern auch die schnellste aller europäischen Lokomotiven werden“. — Begleitet sind diese Sätze von einem Porträt Prof. Wiesingers in Grosskabinettformat (neben Hindenburg und andern Grössen).

Soweit wir hören konnten, wird diese Publizistik in der „N. Z. Z.“ in schweizerischen Fachkreisen in der Tat als ein vorzeitiges Rühren der Werbetrommel empfunden, wie es *hierzulande* nicht üblich ist und im Hinblick auf das wissenschaftliche Ansehen unserer Eidgenössischen Techn. Hochschule bedauert werden muss.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Basler Ingenieur- und Architektenverein.

Jahresbericht 1924/1925.

Im vergangenen Vereinsjahr wurden unsere Mitglieder zu folgenden Anlässen eingeladen:

1. Mittwoch, den 4. Juni 1924. Diskussionsabend: Export elektrischer Energie und Ausbau der Wasserkraft, mit Korreferat von Dr. Ing. E. Steiner, Sekretär des Konsumenten-Verbandes, über die Thesen aus dem Vortrag von Ing. Payot, Direktor des E. W. Basel.
2. Mittwoch, den 5. Oktober 1924. Vortrag von Herrn Max Hottinger, konsultierender Ingenieur: „Elektrische Raumheizung“.
3. Mittwoch, den 29. Oktober 1924. Gemeinsame Veranstaltung mit der Historischen und Antiquarischen Gesellschaft Basel. Vortrag von Baron P. von Salis-Soglio: „Baudenkmäler und Städte im Innern Macedoniens“.
4. Mittwoch, den 12. November 1924. Vortrag von Dr. med. Hans Hunziker, Physikus: „Ueber eine Studienreise in Amerika“.
5. Freitag, den 14. November 1924. Führung von Dr. A. Baur im Gewerbemuseum: „Alte Gartenprospekte“.
6. Samstag, den 22. November 1924. Gemeinsame Veranstaltung mit der Sektion Solothurn des S. I. A.: Exkursion nach Moutier zur Besichtigung der Glashütten; Führung von Herrn J. Hubersen. Biel.
7. Montag, den 24. November 1924. Gemeinsame Veranstaltung mit der statistisch-volkswirtschaftlichen Gesellschaft in Basel; Vortrag von Herrn Ing. A. Schraff, Generaldirektor der S. B. B.: „Die Elektrifizierung der Schweizer Bundesbahnen“.
8. Mittwoch, den 10. Dezember 1924. Vortrag von Herrn Arch. A. Widmer und Ing. O. Ziegler: „Ueber den Bau der neuen Hallen II und III der Schweizer Mustermesse“.
9. Mittwoch, den 7. Januar 1925. Vortrag von Ing. Max Thoma, Direktor des Gas- und Wasserwerks Basel: „Was jeder Architekt und Ingenieur vom Gas wissen muss“.
10. Mittwoch, den 21. Januar 1925. Gemeinsame Veranstaltung mit der Naturforschenden Gesellschaft. Vortrag von Prof. E. Meyer-Peter: „Das Laboratorium für Wasserbau an der E. T. H.“
11. Mittwoch, den 4. Februar 1925. Gemeinsame Veranstaltung mit dem Kunstverein. Vortrag von Arch. Peter Meyer: „Griechische Reise eines Architekten“.
12. Mittwoch, den 18. Februar 1925. Vortrag von Dr. Ing. E. Wirz: „Die Bedeutung und Entwicklung des Transformators in der modernen Elektrizitätswirtschaft“.
13. Montag, den 9. März 1925. Vortrag von Ing. W. A. Miescher: „Die Regulierung des Rheins zwischen Strassburg und Basel“. Gemeinsame Veranstaltung mit der statistisch-volkswirtschaftlichen Gesellschaft, der neuen Helvetischen Gesellschaft, dem Verein für Schifffahrt auf dem Oberrhein und der Naturforschenden Gesellschaft.
14. Mittwoch, den 18. März 1925. Vortrag von A. Kaech, Oberingenieur der Bernischen Kraftwerke: „Das Projekt der Kraftwerke

Oberhasli“. Gemeinsame Veranstaltung mit der statistisch-volkswirtschaftlichen Gesellschaft und der Naturforschenden Gesellschaft.

Die gemeinsam mit der Gruppe Basel der G. E. P. veranstaltete Vorlesung von Prof. Dr. Jul. Landmann über: „Theorie, Geschichte und Organisation des Bankwesens“ wurde mit grossem Interesse aufgenommen und war gut besucht. Infolge Erkrankung des Dozenten erlitt die Vorlesung eine vorzeitige Unterbrechung, wird aber im Sommersemester 1925 zu Ende geführt.

Die vom Erziehungsdepartement eingesetzte Kommission für Akademische Berufsberatung hielt auch in diesem Jahr mehrere Sitzungen ab. Wir haben bei Behandlung der Frage über das Weiterbestehen dieser vielgliedrigen Kommission und deren ferneres Wirken den Standpunkt vertreten, dass diese Kommission in Zukunft sehr wohl mit einem einzigen Vertreter unseres Vereins an Stelle der bisherigen drei auskommen könne, weil bis jetzt sozusagen keine Anfragen um Beratungen an unsere Delegierten herangetreten sind und weil es deshalb unseres Erachtens genügt, durch eine Mittelperson die Fühlung mit dieser Beratungsstelle aufrecht zu erhalten. Die Stellungnahme des Erziehungsdepartements ist uns noch nicht bekannt geworden.

Der Vorstand erledigte seine Geschäfte in fünf Sitzungen. An der am 30. August 1924 in Filisur tagenden Delegiertenversammlung war unsere Sektion durch fünf Delegierte vertreten. An der Präsidenten-Konferenz am 25. Juni 1924 in Bern war sie durch ihren Präsidenten, und an derjenigen am 6. Dezember 1924 in Freiburg durch ihren Statthalter Herrn Paul Vischer, Arch., vertreten.

Zu einer Besprechung der Basler Vorschläge zu den Normen über Wassermessungen in Zürich delegierten wir Dr. Ing. Stucki, der sich gemeinsam mit Ing. Fröhlich mit der redaktionellen Uebersetzung dieser Normen befasst hatte.

Der Mitgliederbestand hat sich im vergangenen Jahr durch folgende Mutationen von 151 auf 161 erhöht.

Eintritte: 5 Architekten: Willi Kehlstadt, Willy Meyer, H. E. Ryhiner, Hans Von der Mühl, Paul Oberrauch; 6 Ingenieure: Otto Oetiker, Rob. Gsell, Rud. Frei, Alfred Albrecht, E. Frauenfelder, Josef Nadler. — Austritte: 1 Ingenieur: Heinr. Puppikofler, infolge Wegzug. — Totalbestand: 47 Architekten, 104 Ingenieure, 10 Chemiker.

Auch in diesem Jahr hat unsere Mitgliederzahl einen erfreulichen Zuwachs erhalten. Wir konstatieren ganz allgemein, dass unser Verein mehr und mehr an Einfluss gewinnt und bei wichtigen Fragen mitzureden verpflichtet und berechtigt ist. Ich schreibe dies namentlich der eifrigen Mitarbeit vieler unserer Kollegen zu, denen ich für ihre Bemühungen während des verflossenen Vereinsjahres danke.

Ich schliesse meinen Bericht mit der Bitte, Sie alle mögen das unserem Verein bisher entgegengebrachte Interesse bewahren und weiterhin an seinem Wachsen und Gedeihen mitarbeiten und unablässig auch unter unsern jüngern Kollegen zum Beitritt werben, um so Ihren Vorstand in seinen Bemühungen zu unterstützen, das auf Belehrung und kollegiales Zusammenarbeiten gerichtete Vereinsleben rege zu erhalten.

A. Linder, Präs.

S. T. S.	Schweizer Technische Stellenvermittlung Service Technique Suisse de placement Servizio Tecnico Svizzero di collocamento Swiss Technical Service of employment
-----------------	--

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telefon: Selnu 23.75 — Telegramme: INGENIEUR ZÜRICH
Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. Einschreibgebühr 2 Fr. für 3 Monate.
Auskunft über offene Stellen und Weiterleitung von Offerten erfolgt nur gegenüber Eingeschriebenen.

Es sind noch offen die Stellen: 133 a, 135 a, 139 a, 142 a, 143 a, 151 a, 152 a, 154 a, 161 a, 166, 183, 184, 185, 186, 189, 190, 193, 194, 195, 196, 201, 204, 208, 212, 213, 214, 217, 218, 219.

Tüchtiger *Maschinen-Techniker* als Konstrukteur für Textilmaschinen. Süd-Deutschland. (62 a)

Ingenieur oder *Techniker*, mit guter Erfahrung in der Konstruktion von Transformatoren bis zu grossen Leistungen (auch Werkstatt-Praxis), für leitende Stellung. England. (215)

Jüngerer, lediger *Ingenieur* mit theoretischem Wissen und praktischen Erfahrungen, möglichst auch mit kompressorlosen Maschinen grösserer Leistung, für Versuchstand und Aussenbetrieb. Französ. erwünscht. (Abteilung Oelmotoren einer südwestdeutschen Maschinenfabrik.) (223)

Elektrotechniker für Projektierung von Elektro-Installationen und die Ueberwachung der Arbeit. Für etwa 3 Monate. Bern. (224)

Tiefbau- oder *Maschinen-Techniker* von schweizer. Sprengstoff-Fabrik, zum Besuche der Kundschaft u. für Bureauarbeiten. Deutsch und Französisch erforderlich. (225)

Durchaus zuverlässiger, selbständiger *Maschinen-Techniker*, befähigt eine Werkstätte nach wirtschaftlichen Grundsätzen zu leiten. Erforderlich: langjährige Erfahrung in Kalkulation und Fabrikation, besondere Kenntnisse im Blech-Apparatebau, Mechanik, autogener Schweisserei und Reparaturen. Zürich. (226)

Ingenieur ayant une grande expérience dans la construction des turbines hydrauliques. Suisse. (227)