Bersinger, Fritz

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 15

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Nutzungsbedingungen

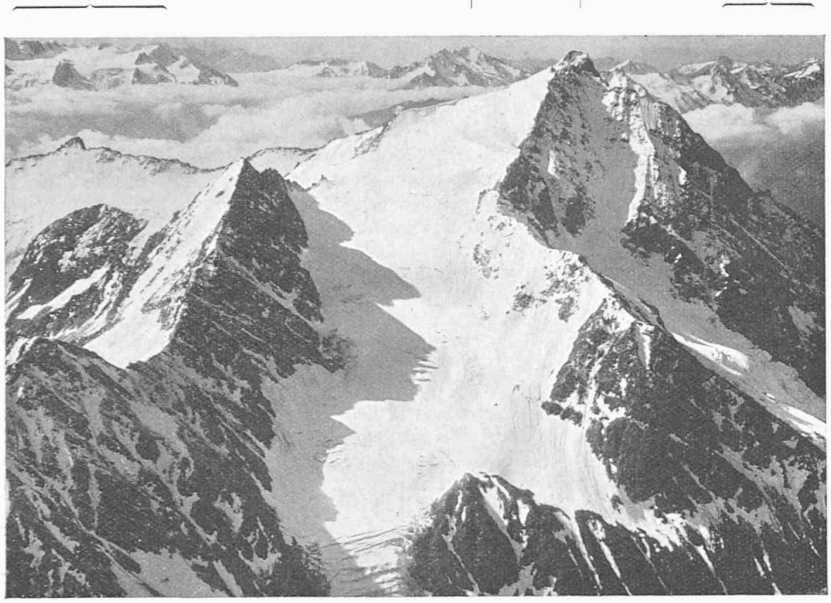
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung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



Die Alpenüberquerung Nord-Süd in der Flugverkehrslinie Zürich-Mailand. (Phot. am 1. September 1925.) Aufnahme von W. Mittelholzer, aus 3400 m ü. M., etwa über „Stössi" im Maderanertal (unterhalb Hotel S. A.C.), gegen S.S.O. In Bildmitte der Regenstaldenfirn mit der Gletscherzunge am untern Rand.

Absicht der Bündner Kraftwerke zurückzuführen, für die Lieferung elektrischer Energie an die Bundesbahnen eine neue Leitung von Küblis nach Sargans zu erstellen. Mit den Projektierungsarbeiten soll bereits begonnen worden sein. Die Dörfer des Prättigaues und der Herrschaft verlangen, dass die neue Leitung an den bestehenden Masten befestigt werde. In den betreffenden Gemeinden beklagt man sich, dass für die Projektierungsarbeiten die Kulturen zu wenig geschont worden seien, und dass die „Bündner Kraftwerke" gebührenfreies Durchgangsrecht verlangen.

Zur Eröffnung der Fluglinie Zürich-Mailand. In Ergänzung unserer bezüglichen Mitteilung in unserer Eisenbahnnummer (Seite 167 lfd. Bandes), wo das verwendete Flugzeug zur Darstellung kam, zeigen wir heute noch ein Bild vom „Tracé" dieser jüngsten Verkehrslinie. Es stellt die Kulminationsstrecke in rd. 3400 m Meereshöhe dar; die geographische Orientierung ist der Ueber- bezw. Unterschrift zu entnehmen. Der zwischen Oberalpstock und Scopi nach rechts hinziehende Nebelstreif entspricht ungefähr der Richtung des Lukmanierpasses, also dem weitern Verlauf der Flugroute, die sich von dort ab, dem Bleniotal über Olivone-Biasca folgend, gegen den sonnigen Süden senkt.

Eidgen. Technische Hochschule. Der Eröffnungsakt des neuen Schuljahres findet Montag den 12. Oktober, 10½ Uhr, im Auditorium Maximum statt. Der Rektor, Prof. Dr. h. c. A. Rohn, wird über „Ausbildungsziele der E. T. H." sprechen.

Nekrologie.

† **Fritz Bersinger.** Am 5. Oktober starb in St. Gallen, 75-jährig, alt Kantonsingenieur Fritz Bersinger, eine seinerzeit in S. I. A.- und G. E. P.-Kreisen sehr bekannte Persönlichkeit. Ein Nachruf wird folgen.

Literatur.

Maschinenlehre der elektrischen Zugförderung. Band I: Ausrüstung der elektrischen Fahrzeuge. Von Dr. *W. Kummer*, Professor an der Eidgen. Techn. Hochschule in Zürich. Mit 92 Abbildungen, 168 Seiten in 8°. Verlag von Julius Springer. Berlin 1925. Preis geb. M. 9,60.

Die zweite Auflage des im Jahre 1915 erstmals erschienenen Werkes, das schon in seiner ursprünglichen Fassung dem auf dem Gebiet der elektrischen Zugförderung tätigen Ingenieur wertvolle Anregungen bot, hat durch die Umarbeitung und Sichtung, die ihm der Verfasser in der vorliegenden zweiten Auflage zuteil werden liess, nur noch gewonnen. Es kann nicht genug darauf hingewiesen werden, wie ausserordentlich lohnend es auch für den in der Praxis stehenden Ingenieur ist, immer wieder von neuem auf die wissenschaftlichen Grundlagen seines Fachgebiets zurückzugreifen und diese von da aus immer wieder auf neuen Wegen zu durchwandern, die ihm dabei auch neue Aussichten gewähren. Zu solchen Wanderungen ist das vorliegende Werk ein wertvoller Führer. Es zerfällt in seiner neuen Fassung in folgende sechs Kapitel: I. Die Fahrbewegung am Radumfang und ihre Kräfte, II. Die Kennlinien der Bahnmotoren, III. Die Bemessung und die Bauarten der Bahnmotoren, IV. Die Verwendung und die Arbeitsweise der Parallelkurbelgetriebe, V. Die Wechselwirkungen zwischen Rad und Schiene, VI. Die Gestaltung der Triebfahrzeuge.

Zu der Untersuchung der Energierückgewinnung bei Talfahrt und Bremsung, am Schluss des ersten Kapitels, ist zu bemerken, dass jedes Triebfahrzeug, auch wenn es nicht mit besondern Mitteln zur Energierückgewinnung bei Talfahrt ausgerüstet ist, auf allen Gefällen zwischen der Horizontalen und jenem Gefälle in ‰, das gleich dem negativen Bewegungswiderstand pro Tonne Zuggewicht auf horizontaler Bahn ist, die Gefällsenergie zurückgewinnt, indem es sie zur Verminderung der Zugkraft benützt. Es werden daher beispielsweise in Abbildung 15 die w-Linien nicht durch den Nullpunkt gehen, sondern die $w = 5$ kg/t Linie wird die Abscisse im Punkte 5‰ und die $w = 10$ kg/t Linie die Abscisse im Punkte 10‰ schneiden, da erst von diesen Gefällen an ein Unterschied zwischen Fahrzeugen mit und ohne Stromrückgewinnung eintritt. Unter Berücksichtigung dieses Umstands wird der Vorteil der Stromrückgewinnung noch wesentlich kleiner. Beispielsweise beträgt das Verhältnis $\frac{\Delta a_1}{a_1}$ für $w = 10$ kg/t und $s = 15$‰ nur 20% statt 42,8%.[1]) Im zweiten Kapitel ist gegenüber der ersten Auflage mit Recht die Untersuchung des für Zugförderungszwecke wohl kaum mehr in Frage kommenden Repulsionsmotors fallen gelassen worden zugunsten einer eingehenderen Behandlung der Gleichstrommotoren. Auf dem im vierten Kapitel behandelten Gebiet der kritischen Drehzahlen der Parallelkurbelgetriebe und der Schüttelschwingungen hat bekanntlich der Verfasser Pionierarbeit geleistet, indem er bereits im Jahr 1914 in seiner Abhandlung über die Triebwerkbeanspruchung bei elektrischen Lokomotiven[2]) einen Versuch zur mathematischen Erfassung der harmonischen Vorgänge im belasteten Parallelkurbeltriebwerk veröffentlichte. In der Folge haben dann sowohl der Verfasser als auch seine Schüler unter seiner Anregung zur weitern Klärung dieser Fragen durch wertvolle Forschungsarbeiten beigetragen, die im vorliegenden Werke Berücksichtigung gefunden haben.

Das Buch wird sowohl dem Studierenden wie auch dem in der Praxis stehenden Ingenieur von Nutzen sein, und es kann daher sein Studium warm empfohlen werden. Die Ausstattung ist, wie es vom Verlag nicht anders zu erwarten war, mustergültig. H. E.

Gussbeton, Erfahrungen beim schweizer. Talsperrenbau. Schlussbericht der „*Gussbeton-Kommission*" der „Fachgruppe für Beton- und Eisenbetoningenieure des S. I. A." Bearbeitet von Dipl.-Ing. *Ed. Stadelmann*, Sekretär der Kommission. 160 Seiten mit zahlreichen Abbildungen und Diagrammen. Verlag des „Hoch- und Tiefbau" (Alpenstrasse 38, Zürich). Preis geh. 10 Fr. Für Mitglieder des S. I. A. bei Bezug beim Sekretariat 8 Fr.

Eine Orientierung über den Inhalt dieses aufschlussreichen Berichts finden unsere Leser im Textteil dieser Nummer. Der Kommission gehörten an die Ingenieure A. Zwygart (Baden) als Präsident, ferner H. Eggenberger (Bern), F. Fritsche (Zürich), Dir. A. Gigy (Aarau), H. E. Gruner (Basel), A. Kaech (Innertkirchen), Ed. Locher (Zürich),

[1]) Da der Verfasser die Energierückgewinnung im gleichen Sinne zuerst in unserer Zeitschrift, auf Seite 121 von Band 75 (13. März 1920), behandelte, haben wir ihm diese Kritik zur Rückäusserung vorgelegt. Er schreibt uns, die Darstellung des Referenten gelte, wenn bei Talfahrten mit oder ohne Rückgewinnung stets mit nicht gestreckten Zugskupplungen gefahren werde; demgegenüber habe er den Normalfall der Praxis, der nur bei Talfahrten mit Rückgewinnung lose, sonst gestreckte Kupplungen bedingt, berücksichtigen wollen, wobei $\Delta a_1 : a_1$ und die Nullstellen der bezüglichen Kurven für die von ihm benützten, allerdings hohen Ansätze, ihre einfachste Formulierung bezw. Festlegung erlangen. Red.

[2]) Siehe „S. B. Z.", Band 63, Seite 156 (14. März 1914).