Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93/94 (1929)**

Heft 25

PDF erstellt am: **28.03.2024**

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

an die E. T. H. kam. Im Jahre 1918 erhielt er an der E. T. H. die venia legendi für allgemeine Chemie, 1923 den Titel Professor. Nachdem er sodann von 1925 bis 1926 in leitender Stellung in einer Genfer chemischen Fabrik tätig gewesen war, wurde er zum ord. Professor an der Universität Utrecht gewählt, von wo er nun wieder nach Zürich übersiedelt.

Schweizerischer Wasserwirtschaftsverband. Die Hauptversammlung vom 29. Juni findet infolge nachträglicher Programmänderung nicht in Biel, sondern in Basel statt, und zwar verbunden mit einer Besichtigung der Baustelle des Kraftwerkes Kembs. Der Beginn der Hauptversammlung mit nachfolgendem Vortrag von Ing. A. Peter über die II. Juragewässerkorrektion ist auf 9.45 h im Zunfthaus zur Saffran angesetzt.

KORRESPONDENZ.

Wir erhalten folgende Zuschrift:

Die Einsendung der S. A. des Ateliers de Sécheron in Nr. 22 bestreitet die Richtigkeit von Mitteilungen, die wir Ihnen über die

Motorwagen für die Bern-Neuenburg-Bahn

gemacht haben und die von Ihnen Ihrer redaktionellen Mitteilung in Nr. 20 der „S. B. Z." zu Grunde gelegt worden waren. Dies nötigt uns, Sie um Veröffentlichung folgender Feststellungen zu bitten.

Unter der „offiziellen" Probefahrt haben wir, wie dies unseres Wissens allgemein gebräuchlich ist, eine Probefahrt verstanden, die in Anwesenheit der Organe der Aufsichtsbehörde, d. h. des Eidg. Eisenbahndepartementes gemacht wird. An der in der Einsendung in Nr. 22 erwähnten Probefahrt vom 26. April mit einem Sécheron-Wagen war das Departement nicht vertreten, sie war somit nicht „offiziell".

Der Sécheron-Wagen leistete die gleiche Probefahrt in Anwesenheit der Organe des Departements, mit gleicher Belastung und mit gleichem Fahrplan wie unser Wagen am 2. Mai, erst am 10. Mai.

Eine schon am 19. April in Anwesenheit des Vertreters des Eisenbahndepartementes unternommene Probefahrt mit einem Sécheron-Wagen musste wegen einer Störung vorzeitig abgebrochen werden. Auch sie kann somit nicht als erste „offizielle" Probefahrt angesprochen werden.

Eine weitere Erörterung dieser Fragen interessiert Ihren Leserkreis wohl schwerlich, weshalb wir darauf verzichten.

Maschinenfabrik Oerlikon.

Mit Bezug auf die Notiz auf Seite 190 von Band 92

„Von der durchgehenden Güterzug-Bremse System Kasantzeff"

ersucht uns das „Commissariat du Peuple des Voies de Communication de l'U. R. S. S." in Moskau um Aufnahme folgender Richtigstellung:

Le frein de Kasantzeff est à double conduite, il est utilisé sur les chemins de fer transcaucasiens depuis 1925. Ses propriétés principales ont été étudiées en détail, et il a été reconnu comme le plus simple et le plus sûr de tous les systèmes de freins que nous connaissons. Ce fait a été clairement établi par l'essai simultané des freins Kasantzeff et Kunze-Knorr, sur les chemins de fer transcaucasiens, au cours de la période octobre 1925 à janvier 1926.

Des cas de refus du frein peuvent arriver, comme on le sait, à tous les freins quand des robinets d'accouplement sont fermés. Plusieurs cas de ce genre ont eu lieu au cours des dernières années sur les chemins de fer de l'U. R. S. S. (par exemple le cas du train rapide à l'entrée de la gare de Moscou, la catastrophe à Nijni-Novgorod etc.) Un cas analogue est arrivé en novembre 1926 à un train de marchandises sur les chemins de fer transcaucasiens, mais, ainsi qu'il a été établi par une commission de spécialistes qui s'est occupée d'élucider le cas en contact avec les représentants de l'enquête judiciaire, la catastrophe n'avait aucun rapport ni avec les qualités, ni avec les défauts du frein de Kasantzeff à double conduite. Cette catastrophe était due à la fermeture *malintentionnée* des robinets du frein entre les wagons sur les deux conduites, effectuée après l'essai du frein avant le col de Sourame, et qui n'avait pas été remarquée à temps.

Malgré la grande simplicité et la solidité de ses parties, le frein de Kasantzeff n'a pas été adopté sur tout le réseau des chemins de fer de l'U. R. S. S. à cause de sa double conduite d'air, qui d'un côté augmente le prix de son installation et de l'autre ne répond pas aux conditions de l'U. I. C. pour les freins continus des trains de marchandises. Mr. Kasantzeff a présenté ensuite un autre système de frein à conduite unique, lequel, après de longues études détaillées de laboratoire et d'expériences pratiques, a été reconnu comme répondant à toutes les conditions et en particulier aux 33 conditions établies par l'U. I. C. [1]) C'est ce système de frein qu'on a commencé à introduire il y a peu de temps pour tout le matériel roulant servant au transport des marchandises de l'U. R. S. S., conformément à un plan spécial et méthodique.

Délégué Plénipotentiaire du
Commissariat du Peuple des Voies de Communication
pour les Affaires de l'Etranger:
Lagoutin.

LITERATUR.

Taschenbuch für Bauingenieure. Herausgegeben von Dr. Ing. e. h. *Max Foerster,* Prof. für Bauingenieurwesen an der Techn. Hochschule Dresden. 5. Auflage. Zwei Bände mit 3238 Abb. Berlin 1928, Verlag von Julius Springer. Preis für beide Bände geb. 42 M.

Der „Foerster" hat seit seiner vierten Auflage (1922) eine durchgreifende Neugestaltung erfahren. Er ist damit wegen seiner Reichhaltigkeit zum unentbehrlichen Handbuch jeden Bauingenieurs geworden. Wir erwähnen die folgenden neu bearbeiteten Kapitel: Praktische Mathematik und Vermessungskunde von Werkmeister; ein klar aufgebauter, sehr vollständiger Abschnitt über Baustatik von Beyer; Maschinen und Elektrotechnik von Wentzel, Holzbau von Gesteschi, Massivbau (Anwendungen des Eisenbetons) von Kunze; Talsperren und Wasserkraftanlagen werden ausführlich behandelt von Heiser. Einen breiten Raum nehmen auch die ebenfalls neu verfassten Abschnitte über Eisenbahnbau und -Betrieb ein.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten.

Druckrohrleitungen. Berechnungs- und Konstruktionsgrundlagen der Rohrleitungen für Wasserkraft- und Wasserversorgungsanlagen. Von Dr. Ing. *Felix Bundschu.* Zweite, neubearbeitete Auflage. Mit 15 Abb. Berlin 1929, Verlag von Julius Springer. Preis geh. 6 M.

Richtige Akkorde. Zugleich ein praktischer Weg zur Rationalisierung der Fertigung besonders im Maschinenbau. Von Dr. Ing. *G. Peiseler.* Mit 64 Abb. Berlin 1929, Verlag von Julius Springer. Preis geh. 9 M., geb. M 10,50.

Sechste Sammlung 200 Werbebriefe, hervorgegangen aus dem Wettbewerb 1928, veranstaltet vom Verlag Organisator A.-G. Zürich und Frankfurt a. M., und Verlag für Wirtschaft und Verkehr Stuttgart und Wien. Zürich 1929. Preis geheftet 6 Fr.

Viel bessere Werbebriefe. Von *Ernst Zuber.* Leichtverständliche Anweisungen für den Entwurf nebst 5 Original-Klischees. Zürich 1929, Verlag Organisator A.-G. Preis geh. Fr. 2,50.

Die Baukontrolle im Eisenbetonbau. Von Dr.-Ing. *W. Petry,* Regierungsbaumeister a. D. Mit 47 Abb. Stuttgart 1929. Verlag von Konrad Wittwer. Preis kart. M. 3,50.

[1]) Eine Prüfung durch Organe der „Union Internationale des Chemins de fer" hat allerdings, nach unsern Erkundigungen, noch nicht stattgefunden. Red.

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die REDAKTION:
CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL, Dianastrasse 5, Zürich.

MITTEILUNGEN DER VEREINE.

S. I. A. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein.

Protokoll der Delegierten-Versammlung, 4. Mai 1929

in der „Salle du Grand Conseil" in Sitten.

TAGESORDNUNG:

1. Protokoll der Delegierten-Versammlung vom 1. September 1928 in Freiburg. („S. B. Z." Bd. 92, Seite 206/07, 208, 221/22).
2. Aufnahme einer neuen Sektion „Wallis" in den S. I. A.
3. Statuten der Sektion Wallis des S. I. A.
4. Normen für zeichnerische Darstellungen auf dem Gebiete der Kulturtechnik (Nr. 108).
5. Rechnung für das Jahr 1928.
6. Budget und Jahresbeitrag für das Jahr 1929.
7. Umfrage und Verschiedenes.

Anwesend von den Mitgliedern des Central-Comité sind die Herren: *P. Vischer,* Präsident, *L. Mathys, P. Beuttner, M. Brémond, A. Paris, M. Schucan* und Sekretär *M. Zschokke,* sowie 31 Delegierte von 11 Sektionen, nämlich:

Basel: R. Christ, A. Bringolf, O. F. Ebbell, W. Faucherre, Fr. Riggenbach, Ed. v. d. Mühll. *Bern:* H. Weiss, A. Dudler,