

Siegfried, Walter

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **101/102 (1933)**

Heft 13

PDF erstellt am: **20.09.2024**

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.

Antriebs, sowohl zur Schiffspropulsion, bei Anwendung von Zahnradübertragungen zwischen den beiden, je mit 1000 Uml/min laufenden Elektromotoren von je 150 PS Leistung und den je mit 200 Uml/min rotierenden zwei Propellerwellen, als auch zur Ausführung der Kranbewegungen und der Hilfsdienste. Für die gesamte diesel-elektrische Uebertragung wird die Energie von zwei, je mit 225 Uml/min laufenden Dreizylinder-Dieselmotoren von je 660 PS geliefert, die je mit einem Gleichstromgenerator und einer Gleichstromerregerdynamo für die Anwendung der Ward Leonard-Schaltung zur Kransteuerung unmittelbar zusammengebaut sind. Etwa in der Mitte des flach gebauten Schiffskörpers ist der, mit einem, in 24 m Höhe wippbar aufgesetzten Ausleger von 50 m Länge versehene Drehkran angeordnet. Der mittels Bewegungsschrauben verstellbare Ausleger erreicht bei Minimalneigung 71,5 m Höhe. Bei Maximalneigung wächst die Ausladung auf 51,5 m, bezogen auf die Drehaxe mittschiffs, oder auf 39,5 m ab Schiffsrand. Vergleichsweise tragen die vorhandenen drei Haken: 10 t auf 28 m, 50 t auf 25,5 m und 150 t auf 15 m lichte Ausladung über den Rand des rd. 24 m breiten Schiffskörpers. Die Hubgeschwindigkeit des Hakens für 150 t liegt zwischen 1,1 und 2,2 m/min, jene des Hakens für 50 t zwischen 3,6 und 7,2 m/min, und jene des Leichtlasthakens zwischen 13 und 26 m/min. Die Wippbewegung des Auslegers geht bei einer Geschwindigkeit der Auslegerspitze von 2 bis 4 m/min vor sich; das Einziehen des Auslegers kann dann in 5 bis 10 min erfolgen. Die Drehung des Krans erfolgt mit einer Drehzahl zwischen 0,25 und 0,5 Uml/min. Die Dieselanlage ist zwischen dem Kran und dem Schiffsheck angeordnet, wo sich auch der Führerstand befindet. Die Hilfsbetriebe, insbesondere Pumpen- und Spill-Anlagen, sind an verschiedenen Stellen des Schiffsbodens untergebracht, derart, dass die Hauptabmessungen des Schiffes (53,67 m Länge und 23,95 m Breite) gut ausgenützt sind.

Neue Drittklasswagen Serie C 4 ü der S.B.B. sind in der Zahl von 30 Stück angeschafft worden. Sie haben 78 Sitzplätze und sind mit einem Eigengewicht von 38 t ein wenig leichter als die bisherigen der gleichen Serie. Um den Lauf zu verbessern, ist der Drehzapfenabstand von 13,15 m auf 14,80 m vergrößert worden. Der im „S.B.B.-Nachrichtenblatt“ vom Februar veröffentlichten Beschreibung sind weiter folgende Neuerungen zu entnehmen: Der Wagen hat neue geschweisste Drehgestelle, System SWS Schlieren, mit Längswiegenfedern in Spezialstahlprofil; Kurzpendelaufhängung; Stahlgussradscheiben erstmals in der Schweiz (S.L.M. Winterthur) hergestellt; nicht durchgehende Zug- und Stossvorrichtung mit Balancierverbindung; elektrisch geschweisster Kasten in Stahlkonstruktion mit zum Teil freiliegendem Langträger. Auch der Innenausbau (Beleuchtung, Lichtreklame, Abortausrüstung mit elektrisch geheiztem Reservoir) sowie die formale Haltung der äusseren Beschriftung sind fortschrittlich entwickelt worden.

Der Besuch der Basler Mustermesse (Schlusstag Dienstag, 4. April) sei nochmals empfohlen unter Hinweis auf den bezüglichen Artikel in letzter Nummer. Trotz der Schwere der Krise weist die Messe 1933 eine stärkere Beteiligung auf, als sie je in den vorangegangenen 16 Jahren verzeichnet wurde. Die Baumesse ist die am zweitstärksten besuchte Produktionsgruppe; für die Architekten von Interesse sind die ebenfalls sehr gut vertretenen Hausbedarfsartikel, Wäscheeinrichtungen, sanitären und elektrischen Anlagen, sodann die etwas besser als im Vorjahr vertretene Textilgruppe und vor allem die sozusagen lückenlose Vertretung der schweizerischen Möbelfabrikanten (es wurde dafür ein Anbau an der Halle II geschaffen, der 3000 m² neuer Ausstellungsfläche bietet), schliesslich Keramik und Kunstgewerbe. Auf die Eröffnungsansprachen von Dr. W. Meile, Direktor der Messe, und Dr. M. Lienert, Direktor der Schweiz. Zentrale für Handelsförderung, kommen wir zurück.

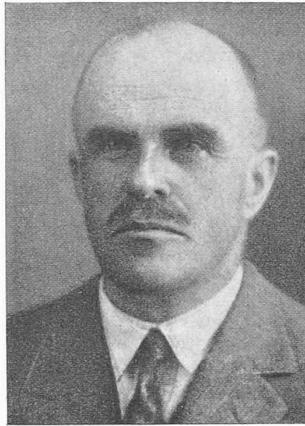
Dachrinnenheizung gegen Vereisung. Bei gewöhnlichen Schrägdächern, bei Sheddächern usw., führt die Vereisung der Dachrinnen bekanntlich zu verschiedenen Missständen für Bau und Menschen, die durch den elektrischen Heizdraht der Siemens-Schuckertwerke behoben werden können. Da das Kabel möglichst

frei liegen muss, verlegt man es in den Rinnen auf Stege; es soll auch in einer kurzen Schlaufe in die Ablaufrohre eingeführt werden. Als Heizleistung sind rd. 50 W pro m Rinne nötig, und da ein Kabelstrang für die Heizung von 25 m Dachrinne bei 220 V nur eine Stromaufnahme von 4,5 A hat, ist ein Stecker-Anschluss an die Lichtleitung ohne weiteres ausreichend.

25 at-Lokomotive der Deutschen Reichsbahn. Ohne von der bisherigen Bauart abzuweichen, konnte die Leistung der neusten 2 C 1-Schnellzuglokomotive, Baureihe 04, um 10 bis 15% gesteigert werden durch Erhöhung des Dampfdruckes von 16 auf 25 at. Im allgemeinen entspricht die Lokomotive den üblichen Einheitsbauarten der D. R. Wie den „VDI-Nachrichten“ zu entnehmen, wurde der Kessel ohne Gewichtserhöhung dem hohen Dampfdruck angepasst, da er durchwegs aus legiertem Stahl hergestellt ist. Im Ueberhitzer mit getrennten Heiss- und Satteldampfkammern werden etwa 420° Ueberhitzung erzielt. Bei den Versuchsfahrten erreichte man Geschwindigkeiten bis zu 150 km/h.

Fensterlose Abort-Badezimmer bei Hotelbauten werden im „Z. d. B.“ vom 8. März einer kurzen Besprechung unterzogen. Der Verfasser teilt mit, dass die fensterlose Innenlage dieser Badezimmer besonders in U. S. A. und auch in England verbreitet sei, allerdings in der Regel mit künstlicher Ventilation. Es werden sodann Beispiele und Grundrisse angeführt von einem Dutzend deutscher Hotelbauten der neusten Zeit, die diese sparsame Anordnung aufweisen und damit gute Erfahrungen gemacht haben.

Die Fernverkehrs-Strassenprojekte des Schweiz. Autostrassen-Vereins sind bis und mit Samstag, 1. April, in der Halle der E. T. H. (B-Geschoss) ausgestellt.



WALTER SIEGFRIED
BAU-INGENIEUR

26. April 1874

14. Jan. 1933

NEKROLOGE.

† **Walter Siegfried**, Bau-Ingenieur, ist in Zürich am 26. April 1874 geboren als Sohn eines Schlossermeisters. Seine erste Erziehung genoss er im Waisenhaus, trat hierauf in die Industrieschule und 1892 an das Polytechnikum über. Nachdem er sein Diplom erworben hatte, arbeitete er in den Jahren 1896/97 auf dem eidg. topograph. Bureau in Bern, 1897/99 für einen Bahnbau in der Steiermark; von 1899 bis 1906 entstand ein Projekt für Bahnlösungen in Bosnien und der Herzegowina und der Bau selbst, sodass Siegfried für Jahre in einem fremden Lande weilen und seine Kenntnisse nach den verschiedensten Richtungen erweitern konnte. Manchen schönen Ritt hat er in jenem damals noch wenig erschlossenen Lande unternommen und bleibende Eindrücke davon heimgebracht. In der Folgezeit finden wir ihn tätig für den Bau eines Kraftwerkes im Wallis, dann für den Bau der Bodensee-Toggenburg-Bahn, später auch an der Unterengadin-Bahn, überall in verantwortlicher leitender Stellung. Im Jahre 1911 trat er in die Firma Bosshard, Steiner & Co., Ing.-Bureau und Bauunternehmung ein. Als während des Krieges die Unternehmungslust für grosse Arbeiten stockte, ging er nach München und leistete seine wertvollen Dienste einer Unternehmung, die das Kraftwerk an der Alz in Oberbayern erstellte und arbeitete Pläne aus für das Donau-Kraftwerk Kachlet. Seit 1919 war Siegfried Teilhaber der Firma Steiner & Co. in Zürich.

Wenn wir das grosse Berufswerk des Verstorbenen skizzieren haben, so dürfen wir nicht unterlassen hinzuzufügen, dass hinter dieser seiner Lebensarbeit überall der gute und edle Mensch stand. Er, der selber eine schwere Jugendzeit erlebt hatte, besass auch ein Herz für die Menschen, die vom Glück nicht begünstigt wurden. Er, der gebildete Ingenieur, verstand es, mit dem einfachen Arbeiter so zu verkehren, dass dieser es fühlte, wie sein Vorgesetzter in ihm den Menschen achtete.

Vor zwei Jahren traf ihn, den unermüdlichen Schaffer, der so mässig und zurückgezogen gelebt hatte und auch nach seinen beruflichen Erfolgen ein so schlichter einfacher Mensch geblieben war, ein Schlaganfall, von dem er sich nie mehr ganz erholte. Seine Kräfte gingen mehr und mehr zurück, bis ihm am 14. Januar der Tod als Freund nahte.

C. B.