

Wethli, Louis

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **63/64 (1914)**

Heft 9

PDF erstellt am: **16.04.2024**

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.

bedeutet angesichts des hervorragend günstigen Verhaltens dieser Motoren beim Anfahren und Fahren einen wirklichen und vollen Triumph der Einphasentraktion.

In Bezug auf die grosse Anzahl *Transformatoren-Durchschläge* auf den Lokomotiven (nach den Angaben von Ingenieur L. Thormann sind bis 21. November 1913 deren 12 vorgekommen) dürfte meines Erachtens wiederum nicht die Systemwahl als solche, wohl aber die Isolierart der Transformatoren in Frage stehen. Als mir vor etwa Jahresfrist gelegentlich mitgeteilt wurde, die neuen, grossen Lötschberglokomotiven erhielten Luftisolation, hegte ich bereits Zweifel über deren Tauglichkeit, nicht aus Furcht vor unbekannten atmosphärischen Ueberspannungen, sondern mit Rücksicht auf die wohlbekannten normalen und abnormalen Schaltungsvorgänge. Bei der grossen Lokomotivleistung braucht ja nur eine ganz mässige Ueberlast abgeschaltet zu werden, um bereits Ueberspannungen vom rund zehnfachen Betrage der Fahrdrachtspannung zu erzeugen; wie will man dabei die Eingangswindungen von Lufttransformatoren überhaupt betriebssicher isolieren, ohne stets auf das Funktionieren des sogenannten Ueberspannungsschutzes angewiesen zu sein? Was speziell den Ueberspannungsschutz anbelangt, so äussert sich Ing. L. Thormann auf Seite 78 dieses Bandes dahin, in Bezug auf Zweckmässigkeit der betreffenden Apparate seien die Meinungen zur Zeit noch weit auseinandergehend. Demgegenüber habe ich, auf Seite 330 ff. von Band LXI dieser Zeitschrift, Anlass genommen, über den Ueberspannungsschutz ein Referat zu veröffentlichen mit der ausdrücklichen Begründung: „Da nunmehr in den Anschauungen der Fachleute in Bezug auf das Auftreten und die Bekämpfung der Ueberspannungen eine gewisse Abklärung zu verzeichnen ist, dürfte der Augenblick gekommen sein, über den Gegenstand hier zu referieren.“ An diesem Standpunkt glaube ich umsomehr festhalten zu dürfen, als Alles, was über das Auftreten von Ueberspannungen am Lötschberg bekannt wurde, ebenso wie meine eigenen bezüglichen Erfahrungen, für die Richtigkeit derjenigen Anschauungen sprechen, über die ich, in Uebereinstimmung mit den ersten Spezialisten, in Band LXI referiert habe.

In einer einzigen Hinsicht steht bei den Betriebserfahrungen am Lötschberg wirklich die Systemwahl voll verantwortlich da: in Hinsicht der *Isolation der Fahrleitung*, besonders in den *Tunnels*. Hier musste unter allen Umständen weit über die bisherige Erfahrung hinausgegangen werden; hier wird aber auch, ebenso wie im Ansporn zum Bau grosser Einphasenmotoren, der Pionierdienst, den die Techniker der Lötschbergbahn, insbesondere Ingenieur L. Thormann, dem elektrischen Bahnbetrieb mittels einphasigem Wechselstrom leisten, von dauernder Bedeutung, von dauerndem Werte sein.

Zürich, den 16. Februar 1914.

W. Kummer.“

Nekrologie.

† **Louis Wethli.** Am Morgen des 21. Februar ist zu Zürich unerwartet an einem Herzschlag unser lieber Kollege in der G. e. P. Bildhauer Louis Wethli in seinem 72. Altersjahr verschieden.

Wethli wurde am 16. Oktober 1842 in Hottingen geboren. Nach einer Lehrzeit im Steinmetzgeschäfte seines Vaters war er nach dessen frühzeitigen Tode genötigt, kaum zwanzigjährig, die Leitung des Geschäftes zu übernehmen. Rastlos bestrebt, sich in seinem Berufe nach der künstlerischen Richtung weiter auszubilden, besuchte er in den Jahren 1860 bis 1864 die Kunstfächer an der Eidg. Technischen Hochschule und brachte es fertig, ohne die Leitung seines Geschäftes zu vernachlässigen, auch als Aktivmitglied der Alpigenia die ideale Seite des Studentenlebens zu pflegen. Bis zu seinem Tode ist er mit seinen Korpsbrüdern in engster Freundschaft verbunden geblieben.

Auch sonst hat er gerne bei manchem fröhlichen Anlasse dazu beigetragen, Feste seiner Kollegen und Freunde mit seinem humorvollen herzlichen Wesen zu verschönern; wir erinnern nur an die Generalversammlung der G. e. P. in Zürich vom 8. bis 9. Juli 1888, die Wethli als Festpräsident geleitet hat.

In den letzten Jahren hat er sich ganz nur seiner Familie und seinem ausgedehnten Geschäftes gewidmet, in dem er nicht nur für Zürich und einen guten Teil der Schweiz, sondern auch weit ins Ausland und über See Grabsteine aus seinem Bildhaueratelier lieferte. In der Erinnerung seiner Freunde lebt der treue Kamerad mit seinem bis zu dem plötzlichen Ende immer gleichen jugendlichen Empfinden und herzlichen Auftreten fort.

Literatur.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

Zu beziehen durch *Rascher & Co.*, Rathausquai 20, Zürich.

Handbuch der Architektur. Begründet von Dr. phil. und Dr.-Ing. *Eduard Schmitt* in Darmstadt. Dritter Teil: Die Hochbaukonstruktionen. II. Band, Heft 2: Einfriedigungen, Brüstungen und Geländer; Balkone, Altane und Erker. Von Dr. phil. und Dr.-Ing. *Ed. Schmitt*, Geh. Baurat und Professor an der Technischen Hochschule in Darmstadt. Gesimse. Von *Hugo Koch*, Geh. Baurat und Professor an der Technischen Hochschule Berlin-Charlottenburg. Dritte Auflage. Mit 980 in den Text eingedruckten Abbildungen, sowie einer in den Text eingetragenen Tafel. Leipzig 1914, Verlag von J. M. Gebhardt. Preis geh. 20 M., geb. 23 M.

Strömungsenergie und mechanische Arbeit. Beiträge zur abstrakten Dynamik und ihre Anwendung auf Schiffspropeller, schnelllaufende Pumpen und Turbinen, Schiffswiderstand, Schiffssegel, Windturbinen, Trag- und Schlagflügel und Luftwiderstand von Geschossen. Von *Paul Wagner*, Oberingenieur in Berlin. Mit 151 Textfiguren. Berlin 1914, Verlag von Julius Springer. Preis geb. 10 M.

Teoria del Colpo d'Ariete. Per l'Ingegnere *Lorenzo Allievi*. Nota 1^a. Esposizione generale del metodo. Nota 2^a. Il colpo d'ariete in chiusura. Nota 3^a. Il colpo d'ariete in apertura. Estratto dagli Atti dell'Associazione elettrotecnica italiana. 28 Febbraio, 30 Settembre e 30 Novembre 1913. Milano 1913, Stabilimenti Grafici Stucchi, Ceretti e C.

Wahl, Projektierung und Betrieb von Kraftanlagen. Ein Hilfsbuch für Ingenieure, Betriebsleiter, Fabrikbesitzer. Von *Friedr. Barth*, Oberingenieur an der bayerischen Landesgewerbeanstalt in Nürnberg. Mit 126 Figuren im Text und auf drei Tafeln. Berlin 1914, Verlag von Julius Springer. Preis geb. 12 M.

Encyclopédie Electrotechnique par un comité d'ingénieurs spécialistes. *F. Loppé*, ingénieur des Arts et manufactures, secrétaire. Traction électrique par courants continus par *L. Barbillon*, professeur de phys. 49 et 50 Fascicule. Paris 1912, Editeur L. Geisler.

Die Theorie moderner Hochspannungsanlagen. Von Dr.-Ing. *A. Buch*. Mit 118 Abbildungen im Text. München und Berlin 1914, Verlag von R. Oldenbourg. Preis geb. 14 M.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.

Dianastrasse 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Société fribourgeoise des Ingénieurs et Architectes.

Séance ordinaire du 3 février 1914

Hôtel de la Tête-Noire.

Communication de *M. Clément*, ingénieur-professeur.

LES RÉGULATEURS.

Les régulateurs sont des appareils destinés à rendre constante et régulière la vitesse d'une machine, à la maintenir à ce qu'on appelle la vitesse de régime. Après un historique bref de ces appareils, depuis le plus primitif, la main de l'homme qui ouvrait et fermait les vannes et les robinets, serrait ou desserrait les freins, jusqu'aux mécanismes merveilleux d'aujourd'hui qui maintiennent à une vitesse rigoureusement égale les moteurs actuels: turbines, machines électriques, machines à vapeur, etc., le conférencier divise les régulateurs mécaniques en quatre espèces différentes.

1. Les régulateurs d'emmagasinement, servant à faire disparaître les variations périodiques de la puissance motrice;

2. Les régulateurs ou modérateurs, agissant sur la source du travail moteur pour diminuer sa production, de manière à ce qu'il soit constamment égal au travail résistant;

3. Les régulateurs de destruction, où cette égalité est obtenue en faisant croître les résistances; appareils qui ne sont évidemment admissibles d'une manière générale que pour des mécanismes légers et pour obtenir une très grande régularité de vitesse;

4. Les systèmes qui par eux-mêmes ont un mouvement parfaitement régulier et qui produisent ce même mouvement pour des mécanismes qu'ils servent à régler, ceux-ci étant disposés de manière à ne pouvoir altérer leur mouvement.

Les volants, anneaux de masse considérable tournant à une grande vitesse, sont un exemple des régulateurs du premier système; ils emmagasinent et rendent du travail par suite de leur inertie.