

Westinghouse, George

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 12

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.

Auf die verschiedenen Hochschulen verteilen sich die Besuchsziffern wie folgt: München steht an der Spitze mit 2504 gegen 2493 im Winterhalbjahr 1908/09; dann folgt Charlottenburg mit 2358 gegen 2457; Darmstadt zählt 1300 gegen 1326; Dresden 1247 gegen 1004; Karlsruhe 1102 gegen 1398; Hannover 1051 gegen 1015; Aachen 806 gegen 664; Stuttgart 808 gegen 886; Danzig 757 gegen 690; Braunschweig 467 gegen 480 und Breslau (gegründet 1911) 289.

Eisenbeton und Elektrizität. Wir haben schon früher auf die Versuche hingewiesen, die zur Festsetzung des Einflusses des elektrischen Stroms auf Eisenbeton vorgenommen worden sind (Band LVIII, Seite 220 und Band LXI, Seite 77) und dabei erwähnt, dass die Ansichten in Bezug auf die Anbringung von Blitzableitern an Eisenbetonbauten noch weit auseinandergingen. In der „E. T. Z.“ sind nun die Ergebnisse von Versuchen zusammengestellt, die im elektrotechnischen Institut der Hochschule zu Danzig gemacht wurden. Von diesen Ergebnissen sind besonders die der Hochspannungsversuche bemerkenswert, da sie die Berechtigung der vom Verband Deutscher Elektrotechniker vorgeschriebenen Erdung für Isolatorenstützen und Eisenbetonmasten darlegen. Für die Praxis der Niederspannungstechnik kann man aus den Beobachtungen schliessen, dass weder vagabundierende Ströme noch direkte Erd- und Kurzschlüsse von Wechselströmen im feuchten und trockenen Beton bedenkliche Schäden verursachen können. Die Gefahr der vagabundierenden Ströme beschränkt sich auf Betonbrücken, und die in dieser Hinsicht in Amerika gemachten Erfahrungen lassen es empfehlenswert erscheinen, die Bewehrung der Eisenbetonbrücken zu erden, wenn vagabundierende Ströme von Gleichstrombahnen zu befürchten sind.

Kraftwerk am Assuan-Staudamm. Wir haben in Band LXI, Seite 135 bereits berichtet, dass der Ende 1902 dem Betrieb übergebene Staudamm bei Assuan nachträglich um 7 m und dadurch der Inhalt des Staubeckens auf 3500 Millionen m^3 bei 2500 km^2 Oberfläche erhöht worden sind. Dieser in erster Linie für Bewässerungszwecke erbaute Stausee soll nach der „Elektrotechnischen Zeitschrift“ nun auch zur Nutzbarmachung der Gewässer des Nils für Krafterzeugung herangezogen werden. Da die zur Verfügung stehende Wassermenge in weiten Grenzen schwankt, erscheint es fraglich, ob sich die zu erbauende Kraftübertragungsanlage dazu eignen werde, weitere Distrikte dauernd mit Licht- und Kraftstrom zu versorgen. Es ist eher zu vermuten, dass eine industrielle Unternehmung die erzeugte Kraft übernehmen und für chemische Zwecke (z. B. Kunstdüngerfabrikation) verwenden werde.

Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Hauptbahnhof Zürich. Seit dem 13. d. M. sind für 30 Tage die Pläne des zwischen der Generaldirektion der S. B. B. und dem Stadtrate von Zürich zur Vorlage an die vorgesetzten Instanzen endgültig vereinbarten Projektes im Stadthaus (Fraumünsteramt III. Stock) öffentlich aufgelegt. Wir empfehlen unsern Kollegen angelegentlich deren Besichtigung und gründliches Studium.

Wir bemühen uns darum, die erforderlichen Unterlagen zu erhalten, um auch dieses letzte Projekt, wie es bei den frühern Entwürfen geschehen ist, unsern Lesern vorzuführen.

Solothurn-Münster-Bahn (Weissensteinbahn). Wir haben im Juli 1911, Band LVIII Nr. 1 und 2, die Solothurn-Münsterbahn dargestellt und dabei über die Schwierigkeiten berichtet, die durch Rutschungen in der Südrampe, sowie durch Wassereinbrüche im Haupttunnel verursacht wurden.¹⁾ Die infolgedessen zwischen der Bahngesellschaft und der Bauunternehmung Alb. Buss & Cie A.-G. in Basel entstandenen Differenzen sind nunmehr schiedsgerichtlich beglichen worden. Darnach belaufen sich die gesamten Baukosten der Bahn auf 8,5 Mill. Fr.

Postdienstgebäude im Hauptbahnhof Zürich. Nach dem Geschäftsbericht der Eidg. Postverwaltung wurden Pläne ausgearbeitet für ein im Hauptbahnhof der S. B. B. zu erstellendes neues Postdienstgebäude, deren Prüfung jedoch noch einige Zeit in Anspruch nehmen dürfte. Die Kosten des Baues, einschliesslich Grundwert, Posttunnel, Geleiseanlagen u. a., werden sich auf rund 5 Mill. Fr. belaufen. Die Frage, ob der Bau durch die Bundesbahnen oder die Bundesverwaltung auszuführen sein wird, sei noch nicht entschieden.²⁾

¹⁾ Auch als Sonderabzug herausgegeben.

²⁾ Siehe auch unsere Notiz „Schweiz. Bundesbahnen“ auf S. 57 d. Bd.

Schiffahrt auf dem Oberrhein. Die Wasserverhältnisse im Rhein waren im Anfang des Jahres 1914 nicht so günstig wie in den drei Vorjahren 1911, 1912 und 1913, in denen jeweils die Güterschiffahrt von Strassburg nach Basel schon im Monat Januar eröffnet werden konnte. Der erste Schleppzug im laufenden Jahre ist Ende letzter Woche in Basel eingetroffen; Schleppdampfer „Fendel III“ hat mit Kahn 28 im Anhang am 13. d. M. am Basler Ländeplatz angelegt. Die Ladung bestand aus 500 t eisernen Radreifen.

Frasne-Vallorbe. Infolge des zu Anfang des Monats niedergegangenen starken Regens ist der bekanntlich auf ungünstigen Baugrund aufgeführte Damm zwischen dem See von Remoray und Saint-Point (siehe die Uebersichtskarte in Band LIX, Seite 231) um anderthalb Meter eingesunken. Dieser Umstand, sowie die Schwierigkeiten, die der Vollendung der Arbeiten im *Mont d'Or-Tunnel* andauernd entgegenstehen, dürften den Termin der Eröffnung der neuen Linie wesentlich verzögern.

Elektrische Traktion der B. L. S. Zu unserem Hauptartikel in den Nummern 2, 3, 4, 6, 7 dieses Bandes ersucht uns der Herr Verfasser berichtend nachzutragen, dass auf Seite 51, Zeile 22 von oben eine *Korrektur* anzubringen ist, indem die Beschleunigung, die dort mit $0,50 m/sek^2$ verzeichnet ist, in Wirklichkeit $0,05 m/sek^2$ beträgt.

Konkurrenzen.

Bebauungsplan für Schosshalde und Murifeld in Bern. (Band LXIII, Seite 13). Es sind zu diesem auf Berner Ingenieure und Architekten beschränkten Wettbewerb 16 Entwürfe rechtzeitig eingereicht worden. Das Preisgericht soll am 24. März zusammentreten.

Schulhaus in Nidau (Band LXII, Seite 324). Zur Beurteilung der eingelaufenen 48 Wettbewerbsentwürfe ist das Preisgericht auf Ende dieser Woche einberufen worden.

Nekrologie.

† **George Westinghouse.** In New-York ist am 12. März d. J. 67 Jahre alt, der Erfinder und Grossindustrielle George Westinghouse an einem Herzschlage gestorben. Durch seine Erfindungen, sowie durch seine grosszügigen Unternehmungen, die sich dank seiner rastlosen Tätigkeit auch auf dem europäischen Kontinent rasch ausgedehnt haben, ist George Westinghouse in den weitesten Kreisen bekannt geworden. Es sei hier nur an seine Verdienste um die Erfindung und weitere Vervollkommnung der allgemein verbreiteten Luftdruckbremse, um die Ausbildung der raschlaufenden Dampfmaschinen und der Dampfturbinen, sowie um die Einführung des hochgespannten Wechselstroms für die Kraftübertragung erinnert. Die amerikanische Ingenieur- und Industriewelt verliert in ihm eine ihrer hervorragendsten und einflussreichsten Persönlichkeiten.

Literatur.

Das Eisenbahnwesen der Schweiz. II. Teil: Die Schweiz. Eisenbahnen 1911. Von *Placidus Weissenbach*, gewesener Präsident der Generaldirektion der S. B. B. 246 Seiten Grossoktav. Zürich 1914, Verlag von Art. Institut Orell Füssli. Preis broschiert 10 Fr., elegant gebunden 12 Fr.

Der zweite Band von Weissenbachs Werk ist soeben erschienen. Er enthält eine Fülle von statistischem Material, auf Ende 1911 zusammengestellt, über die Bahnanlagen, den Bestand an Rollmaterial, Baukosten, Betriebswesen, dazu einlässliche Angaben über Eisenbahngesetzgebung, die Stellung der Kantone im Eisenbahnwesen, Organisation der Verwaltungen usw.

Die elektrische Traktion der Berner Alpenbahn-Gesellschaft (Bern-Lötschberg-Simplon). Von *L. Thormann*, Ingenieur-Konsulent in Bern und bauleitender Obergeringieur der elektrischen Traktion der B. L. S. Verlag der „Schweiz. Bauzeitung“ in Zürich, Kommissionsverlag Rascher & Cie, Zürich und Leipzig. Preis 2 Fr. (M. 1,60).

Aus dem laufenden Band der „Schweiz. Bauzeitung“ ist soeben der sehr aktuelle Artikel als Sonderabzug in der bekannten sorgfältigen Ausstattung erschienen.