

Schweizerischer Verein von Dampfkessel-Besitzern

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **81/82 (1923)**

Heft 8

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-38961>

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.

dieser Umstand wieder die Frage einer *normalspurigen* Verbindung Barcelonas mit Paris durch die projektierte transpyrenäische Linie über Puigcerdá in greifbare Nähe rücken.

An dieser Stelle sei überdies erwähnt, dass ein Grossteil der in Ausführung begriffenen Metroarbeiten der Schweizerfirma „Ingeniería y Construcciones“, heute wohl das grösste Unternehmen auf bautechnischem Gebiete in Katalonien, übertragen worden ist; ihre Direktion liegt in den Händen von Ingenieur Adolf Weber, der auch die in Band 77 (Juni 1921) dieser Zeitschrift beschriebenen Arbeiten am Guadiaro in Spanien geleitet hat. A. St.

Schweizerischer Verein von Dampfkessel-Besitzern.

Dem 54. Jahresbericht des Verbandes des Schweizerischen Vereins von Dampfkessel-Besitzern und dessen Obergeringenieur E. Höhn über das Geschäftsjahr 1922 entnehmen wir folgendes:

Neu aufgenommen in den Verband wurden Ingenieur L. Bodmer in Cham, Dr. Adolphe Borel in Cortaillod und Dr. Ed. Fankhauser in Gerlafingen.

Die Gesamtzahl der Ende 1922 der Kontrolle des Vereins unterstellten Dampfkessel belief sich auf 5494 gegenüber 5493 am 31. Dezember 1921. Diese Zahl umfasste 5401 (im Vorjahr 5394) Kessel der 2993 (2994) Vereinsmitglieder und 93 (99) behördlicherseits überwiesene Kessel. Daneben wurden noch 849 (864) den Mitgliedern gehörende und 27 (34) polizeilich zugewiesene Dampfkessel und Druckbehälter untersucht.

Von den 5494 (1921: 5493) untersuchten Dampfkesseln sind 417 (425) mit äusserer, 4995 (4994) mit innerer Feuerung (davon 133 Schiffskessel) und 82 (74) mit elektrischer Heizung. Dem Ursprung nach sind 4258 Kessel oder 77,50% (77,30%) derselben schweizerisches Fabrikat; von den übrigen stammen 16,01 (16,16)% aus Deutschland, 2,89 (3,06)% aus Frankreich und 2,31 (2,32)% aus England. Der älteste der Kessel ist seit 1851 in Betrieb.

Durch die Beamten des Vereins wurden im Berichtsjahre insgesamt 13975 Untersuchungen vorgenommen, gegenüber 13700 im Vorjahr. Davon waren 6665 (6385) äussere und Abnahme-Untersuchungen, 7310 (7315) innere Untersuchungen und Wasserdruckproben. Unter den schweren Kesselschäden stehen auch in diesem Berichtsjahr Flammrohr-Einbeulungen infolge von Wassermangel an erster Stelle, und zwar wurden zehn Flammrohre einbeult. Aus dem gleichen Grunde traten bei einem Kessel eine Einsenkung der Feuerbüchdecke, bei sechs anderen mehr oder weniger starke Undichtheiten auf. Ferner ist eine Ausbeulung unten an der Schale eines Bouilleurkessels infolge Schlammansammlung zu erwähnen. Fünf Flammrohrkessel einer Kessel-Batterie, die mit Oelfeuerung ausgerüstet worden sind, ohne dass die Schale im oberen dritten Zug durch einen Backsteinbelag geschützt wurde, erlitten infolge Ausglühens der Schale Ausbeulungen von oben bis zu 25 mm Höhe. An einem Kessel wurde die Schale infolge Einfrierens deformiert. An Rissen ist ein solcher im vordern Boden eines Zweiflammrohrkessels über der Aushalsung für das eine Flammrohr und im weitem ein solcher im hintern Boden eines Schiffskessels, von der Bodenversteifung ausgehend, zu erwähnen. Besonderes Interesse verdient ein weiterer Fall, bei dem in den Krempen der Böden des Oberkessels eines Wasserrohrkessels von der Wasserlinie abwärts Anbrüche bis zu ein Drittel der Blechdicke zutage traten.

Zur Kenntnis des Vereins gelangten drei Explosionen. Die erste war durch Oel als Brennstoff, die zweite durch die Verfeuerung gasreicher Kohle verursacht worden. Die dritte, die ein Ausdrücken der einen Seitenwand der Kesseleinmauerung um 20 cm bewirkte, hatte ihre Ursache in einer zu hohen Bedeckung des Feuers über die Mittagspause bei geschlossener Klappe und abgestelltem Unterwindgebläse.

Mit der üblichen Instruktion des Heizerpersonals waren die Instruktionsheizer und einige der jüngeren Inspektoren an 35 Tagen bei 13 Firmen beschäftigt. Ferner wurde ein theoretischer Heizerkurs abgehalten, an dem 13 Mann teilnahmen. Ein dreitägiger Kurs für Kesselhaus-Aufsichtspersonal in Zürich wurde von 94 Personen besucht.

An wirtschaftlichen Versuchen wurden ausgeführt 53 Verdampfungsversuche an 27 Kesseln, 3 Indizierungsversuche, 5 Feuerungskontrollen und 20 Dampfmessungen. Einige der bemerkenswertesten Versuche, darunter ein solcher mit einem elektrischen Dampferzeuger verbunden mit Speicher einerseits, mit Zweiflammrohrkesseln ander-

seits, zwecks Feststellung des Dampfpreises bei der elektrisch geheizten Speicheranlage als Äquivalenz zu demjenigen aus kohlengefeuerten Kesseln, sind im Bericht des Obergeringenieurs auszugsweise wiedergegeben. Die Anzahl der im Auftrage des Vereins von der eidgen. Prüfungsanstalt für Brennstoffe vorgenommenen Heizwert Bestimmungen von Brennmaterialien belief sich auf 173 gegenüber 141 im Vorjahr.

Als Anhang enthält der Bericht noch eine 78 Seiten umfassende Abhandlung von Obergeringenieur E. Höhn über die Berechnung der Lichtweite und der Höhe von Kaminen und über Kessel landwirtschaftlicher Betriebe.¹⁾

Miscellanea.

Ueber die Ergebnisse der Weiterarbeit im Eisenbeton-Schiffbau macht „Beton und Eisen“, Heft 12 dieses Jahrgangs, interessante Angaben. Darnach lief kürzlich auf der Mindener Eisenbetonwerft (Westfalen) das zurzeit wohl grösste Eisenbeton-Binnenschiff vom Stapel. Bei einer Länge von 67 m, einer Breite von 8,20 m und einem Tiefgang von 2,50 m trägt das Schiff 900 t. Um der, den Eisenbetonschiffen zum Vorwurf gemachten mangelnden Stossfestigkeit nach Möglichkeit zu begegnen, wurde an der Stelle, die den Stössen am meisten ausgesetzt ist, rings um das Schiff herum eine Scheuerleiste angebracht. Gebaut wurde das Schiff nicht auf der Helling, sondern in einem Eisenbeton-Schwimmdock. Mit diesem selbst wurden in zweijähriger Betriebszeit sehr gute Erfahrungen gemacht. Die Herstellungskosten eines Eisenbeton-Schwimmdocks stellen sich nach den Angaben des Aufsatzes nur etwa auf die Hälfte derjenigen eines eisernen Schwimmdocks, wozu noch die wesentlich geringeren Unterhaltungskosten während des Betriebes treten. Das Aufschleppen, Reinigen und die Anstrich-Erneuerung kommen in Fortfall, der Beton wird im Wasser immer härter und bewächst sich nur sehr schwer. Eine, ebenfalls von der Mindener Eisenbetonwerft erbaute Eisenbetonfähre über die Weser von 16 m Länge, 5,50 m Breite, 1 m Höhe und 29 cm Tiefgang hat sich bisher gut bewährt.

Von Interesse ist auch eine redaktionelle Anmerkung, die sich auf die Angaben eines holländischen Sachverständigen bezieht. Darnach soll zwischen Amerika und Holland eine ganze Anzahl von Eisenbetonschiffen verkehren, über die keinerlei Klagen laut geworden seien. Im Gegenteil würden die Getreidehändler Eisenbetonschiffe vorziehen, da diese schneller laufen sollen als die eisernen, und zwar sei der Zeitunterschied bemerkenswert. y.

Schweizerischer Elektrotechnischer Verein. Das Programm für die diesjährige Tagung des S. E. V. und des V. S. E. vom 1. bis 3. September in Brunnen (mit Damen) sieht folgende Veranstaltungen vor: Samstag, 1. September, 15⁴⁵ Uhr Generalversammlung des V. S. E. im Töchterinstitut Ingenbohl (gleichzeitig für die Damen Besichtigung des Instituts, siehe Darstellung in „S. B. Z.“ vom Juni 1917); 19⁰⁰ Uhr Bankett im Waldstätterhof, anschliessend Unterhaltungsabend. Sonntag, 2. September, 9 Uhr Generalversammlung des S. E. V. ebenfalls im Institut Ingenbohl; 12 Uhr Mittagessen beliebig; 13⁴⁵ Uhr Rundfahrt auf dem Urnersee, Festakt auf dem Rütli; 18⁴⁵ Uhr Bankett des S. E. V. im Waldstätterhof, anschliessend Venezianische Nacht und Ball. Montag, 3. September: Vormittags Exkursion nach Amsteg-Pfaffensprung, nachmittags nach Treib-Seelisberg mit Erläuterung des Kraftwerk-Projektes. Für Näheres, insbesondere die reichhaltigen Traktanden, sei auf das „Bulletin“ Nr. 8 des S. E. V. verwiesen.

Ingenieurpreise für Kunst und Literatur. Im Rahmen seiner Kulturarbeiten hat der Verein deutschösterreichischer Ingenieure, die jüngste unter den österreichischen Ingenieurvereinigungen (Ingenieurverein, Wien, Universitätsstr. 11), zunächst zwei Ingenieurpreise in der Höhe von je einer Million Kronen gestiftet. Einer dieser Preise wurde als Gustav Lindenthal-Preis der Akademie für die bildenden Künste für die Meisterschule des Professor Dr. Peter Behrens zur Verfügung gestellt; er soll einer Entwurfsarbeit zuerkannt werden, die neben künstlerischer Bedeutung besonders das ingenieurmässige Empfinden unserer Zeit zum Ausdruck bringt. Deshalb erhielt der Preis den Namen Lindenthals, des 1850 in Brunn geboren, in New York wirkenden bedeutendsten Brückenbauers der Gegenwart. Der zweite Preis wurde als Max Eyth-Preis

¹⁾ Diese beiden Abhandlungen sind beim Sekretariat als Sonderabdruck zum Preise von je 1 Fr. erhältlich.