

Muralt, Leonhard von

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **83/84 (1924)**

Heft 21

PDF erstellt am: **20.05.2024**

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.

kommen, ist die Feuerbüchse möglichst gross bemessen. Der Kessel ist mit dem im Lokomotivbau allgemein verbreiteten Schmidt'schen Rauchröhren-Ueberhitzer ausgerüstet. Dadurch werden Wasser- und Kohlenverbrauch ganz wesentlich vermindert.

Die am Rahmen solid gelagerte Maschine ist, wie bei Heissdampf üblich, als Zwillingsmaschine ausgebildet. Die Vorteile dieser Konstruktion sind das rasche und sichere Anfahren, sowie grosse Ueberlastungsmöglichkeit, die durch Vergrösserung der Füllung erreicht wird; bei 20% Füllung hat die Maschine eine Leistung von etwa 13 PS, die auf rund 20 PS gesteigert werden kann bei 40% Füllung.

Bei voller Leistung, d. h. bei einer Umlaufzahl der Maschine von 350 in der Minute, beträgt die Geschwindigkeit der Strassenwalze rund 6 km/h; beim Walzen kann, wenn nötig, die Geschwindigkeit beliebig verringert werden. Es hat sich aber im praktischen Betrieb gezeigt, dass die Walzgeschwindigkeit beträchtlich höher gehalten werden kann, als sonst üblich; diese Walze ist daher im Betriebe sehr wirtschaftlich.

Strassenwalzen der hier kurz beschriebenen Bauart haben während eines Jahres beim Stadtbauamt Winterthur und bei J. Frutigers Söhne in Oberhofen im Dauerbetrieb gestanden, und sich nach jeder Richtung hin bewährt. Es kann daher behauptet werden, dass unsere einheimische Industrie auch auf diesem Spezialgebiete den Wettbewerb mit den ausländischen Werken wohl aufnehmen kann. H.

Nekrologie.

† **Leonhard von Muralt.** In Basel, wo er zur Erholung weilte, verschied am 14. Mai im Alter von 56 Jahren Maschineningenieur Leonhard von Muralt an den Folgen eines Hirnschlags. L. v. Muralt wurde am 22. Juli 1867 in Zürich geboren. Versehen mit dem Maturitätszeugnis der Kantonalen Industrieschule bezog er im Herbst 1886 die dritte Abteilung der E. T. H., an der er im Sommer 1889 das Diplom als Maschineningenieur erwarb. Darauf absolvierte er ein Volontariat bei Escher Wyss & Cie., um sodann 1891/92 an der E. T. H. als Assistent von Professor Veith für Maschinenkonstruieren tätig zu sein. Von 1892 bis 1895 finden wir ihn als Konstrukteur bei der Westinghouse-Gesellschaft in Pittsburg tätig. Im Sommer 1895 trat Muralt schliesslich in die Maschinenfabrik Oerlikon ein, als Chef der vereinigten elektrischen Konstruktionsbureaux als Nachfolger von E. Arnold, der als Professor nach Karlsruhe berufen worden war. Als sich in spätern Jahren in der M. F. O. die Konstruktionsbureaux einzelner Branchen immer selbständiger organisierten, übernahm er die Leitung des Zentralbureau, in dem die Normalien, Listen und Kontrollmagazine aller Fabrikations-Branchen verwaltet werden. In allen Stellungen zeigte sich Leonhard v. Muralt als ein Ingenieur von vorbildlicher Pflichttreue und ernster Zuverlässigkeit, der mit klarem Blick und grosser Erfahrung die konstruktiven Eigenschaften der Maschinen überschaute. Als Mensch von stiller und eher verschlossener Natur, zeichnete er sich im übrigen durch seine grosse Güte aus, sowie durch ein ausserordentliches Wohlwollen seinen Kollegen und Untergebenen gegenüber, was ihm denn auch die volle Sympathie aller derer eintrug, die ihm nahe kamen. Ein ehrendes Andenken ist ihm gesichert. G. Z.

Miscellanea.

Systematische Beobachtungen an ausgeführten Staumauern. Die amerikanische Ingenieurkommission, die mit den Untersuchungen an ausgeführten Staumauern betraut ist, hat unlängst einen Bericht über den Stand dieser Untersuchungen vorgelegt. Der Kommission, der Professor C. Derleth von der University of California vorsteht, gehört als Sekretär unser Landsmann Dr. Ing. F. A. Nötzli an. Nach „Eng. News-Record“ vom 8. November 1923 wurde zunächst geprüft, welche Instrumententypen für die Messungen an Staumauern geeignet sind, bezw. wurden auch neuartige, genauere Instrumente zur Herstellung in Auftrag gegeben. Mit Rücksicht auf die grossen Ausgaben, die die Vornahme länger andauernder, genauer Messungen an geeigneten Objekten, die meistens hoch oben in den Bergen gelegen sind, bedingt, wurde beschlossen, zunächst diese Messungen nur an hierfür ganz besonders gut geeigneten Bauwerken durchzuführen. Hierunter befinden sich die auch bei uns bekannten Ausführungen des Lake Spaulding Dam der

Pacific Gas and Electric Co., eine massive Bogen-Staumauer, der Lake Eleanor Multiple Arch Dam, San Francisco, sowie der Lake Hodges Multiple Arch Dam, California. Ferner sind auch die ersten Schritte unternommen worden, um besondere Laboratoriumsversuche vorzunehmen; ausserdem haben sich eine Anzahl Kraftwerksgesellschaften bereit erklärt, den Bau eines besonderen Versuchsdammes, der wiederholt erprobt und schliesslich bis zur Zerstörung gebracht werden könnte, auf eigene Kosten auszuführen. In richtiger Erkenntnis der Tragweite dieser Untersuchungen haben sich ferner die Eigentümer der in das Versuchsprogramm einbezogenen Stauanlagen bereit erklärt, die Kosten dieser Messungen zu übernehmen. y.

Verein Deutscher Ingenieure. In den Tagen vom 1. bis 3. Juni wird der Verein Deutscher Ingenieure in Hannover seine 63. Hauptversammlung abhalten. Der wissenschaftliche Teil der Tagung ist ganz der Behandlung von Fragen der Luftschiffahrt gewidmet. An Vorträgen sind dabei die folgenden vorgesehen: Exz. von Miller (München): Probleme des Luftverkehrs; Dir. Dr.-Ing. Mader (Dessau): Flugzeugbau; Prof. Dr.-Ing. H. Baer (Breslau): Die Entwicklung des Flugmotors in der Zeit nach dem Kriege; Prof. Dr.-Ing. C. Matschoss (Berlin): Aus der Entwicklungsgeschichte des Luftschiffbaues; Dr.-Ing. E. H. Schulz (Dortmund): Die Nichteisenmetalle unter besonderer Berücksichtigung der Luftfahrzeuge; ferner am 2. Juni Prof. Dr. Prandtl (Göttingen) und Prof. Dr.-Ing. Föttinger (Danzig): Fortschritte der Strömungslehre; Prof. A. Baumann (Stuttgart): Leichtbau; Prof. Dr.-Ing. Pröll (Hannover): Wissenschaftliche Grundlagen des Segelflugs. — An der am 31. Mai stattfindenden Sitzung der Arbeitsgemeinschaft Deutscher Betriebsingenieure werden sprechen: Professor Schwerdt (Hannover) über Abfallwirtschaft; Otto Klein (Wülfel) über die Bewirtschaftung der Hilfsstoffe; Dr.-Ing. Friedrich (Hannover) über neue Aufgaben der Betriebswissenschaften, und Dr.-Ing. Rummel (Düsseldorf) über Wirtschaft und Wissenschaft im technischen Betriebe; Betrachtungen aus der Perspektive eines Wärme-Ingenieurs. — In der Dieselmotorengruppe sind Referate vorgesehen von Obering. M. W. Gerhards: Kritische Betrachtung über die Vorteile der nicht umsteuerbaren Schiffsdieselmotoren mit Umsteuer-Zwischengetriebe gegenüber den unmittelbar umsteuerbaren Schiffsdieselmotoren, von Dr.-Ing. Riehm und Prof. Dr.-Ing. Heidelberg über: Brennstoffeinspritzung an kompressorlosen Maschinen.

Elektrifikation der Sihltalbahn. Im Laufe dieser Woche fanden die offiziellen Proben mit den zwei bisher abgelieferten Motorwagen ihren Abschluss. Die von der Schweizer Wagonsfabrik Schlieren und der Maschinenfabrik Oerlikon erstellten Motorwagen für Einphasenwechselstrom von 15000 Volt Fahrdrathspannung sind vierachsige Wagen mit zwei Drehgestellen und je einem Motor von 200 PS Leistung pro Drehgestell. Sie haben bei 2250 mm Radstand der Drehgestelle 10400 mm Drehzapfenabstand und 15050 mm Gesamtlänge über Puffer, wiegen leer 42 t und können bis 48 t Gesamtgewicht entsprechend 12 t Achsdruck belastet werden. Sie sind zur Förderung von Personenzügen von 150 t und von Güterzügen von 250 t Totalgewicht berechnet, wobei die maximale Geschwindigkeit 45 km/h bzw. 25 km/h beträgt. Die Wagen sind im übrigen für Vielfachsteuerung und für automatische Beschleunigung beim Anfahren eingerichtet. Bis zum Eintreffen des dritten der fünf bestellten Wagen werden die Probefahrten zur weiteren Prüfung des Rollmaterials und zur Instruktion des Personals fortgesetzt. Vom 3. Juni an werden dann die Züge grösstenteils elektrisch geführt werden.

Vom neuen Hauptbahnhof Stuttgart. Die im Herbst des Jahres 1922 eröffnete erste Hälfte des neuen Hauptbahnhofes Stuttgart war besonders im Empfangsgebäude noch ausserordentlich beschränkt. Es stand nur eine einzige Ein- und Ausgangshalle mit Treppe zum Kopfperron von 8 m Breite zur Verfügung. Nachdem nun der Geleiskörper der alten Bahn weggeräumt war, konnte mit dem zweiten Bauabschnitt begonnen werden. Es wurde als besonders dringlich zuerst eine Verlängerung der Kopfperronhalle um 40 m und daran anschliessend eine weitere, hauptsächlich als Ausgang nach dem Vorplatz bestimmte Halle mit 10 m breiter Treppe gebaut. Diese Räume konnten vor kurzem, noch rechtzeitig für den Osterverkehr, eröffnet werden. Die auf die Kopfperron-Verlängerung mündenden vier Geleise werden samt Geleishallen erst Ende dieses Jahres fertig werden können. Im Bau begonnen ist ferner ein Abschnitt des Empfangsgebäudes neben der neuen Halle, der hauptsächlich die Ablagestelle für das Handgepäck enthalten soll.