

Wenner, Victor

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93/94 (1929)**

Heft 3

PDF erstellt am: **17.05.2024**

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.

Dampfturbine einen Druck von 70 kg/cm² und eine Temperatur von 500° C ertragen können. Die neue Turbine wird also für Dampfdrücke gebaut, die in Verbindung mit so hohen Temperaturen bisher kaum je angewendet wurden. Den modernen wärmewirtschaftlichen Bestrebungen entsprechend wird die Anlage in ausgiebiger Weise mit Einrichtungen für Speisewasserdestillation, Entgasung und -Vorwärmung vorgesehen. Die Dampfturbinenanlage treibt direkt einen Drehstrom-Generator von 3000 Uml/min an, der unter einem Leistungsfaktor $\cos \varphi = 0,7$ und bei 10500 Volt eine Dauerleistung von 50000 kW entwickeln wird.

Das neue Dornier-Flugschiff „Do. X“, das sich seit etwa Jahresfrist auf der Schweizer Dornier-Werft Altenrhein am Bodensee¹⁾ im Bau befindet, ist nunmehr fertig gestellt und am 9. d. M. erstmals einem Kreis Eingeladener gezeigt worden. Tags darauf schon machte es seine ersten Probeflüge, die von Anfang an vollkommen befriedigten, und am 15. erfolgte der erste längere Flug bis zu bedeutender Höhe über dem Bodensee. Wie bereits früher kurz angedeutet²⁾, handelt es sich um das bisher grösste Flugschiff: Länge des dreistöckig unterteilten Rumpfes 40,05 m, Tragdeck-Spannweite 48 m, 6000 PS Motorenstärke, maximale Geschwindigkeit 240 km/h bei einer Belastung mit 100 Personen und mit Brennstoff für sechs bis acht Stunden Flugdauer. Wir werden auf Grund authentischer Unterlagen und Bilder sowie eigener Anschauung in nächster Nummer unsere Leser genauer unterrichten.

Schweizerische Bundesbahnen. In seiner Sitzung vom 9. Juli genehmigte der Verwaltungsrat der S.B.B. u. a. das von der Generaldirektion vorgelegte Projekt für die Erweiterung des Bahnhofes in Lugano (erste Etappe) und bewilligte für die Ausführung der Arbeiten einen Kredit von 1980000 Fr. Der Rat erklärte sich ferner einverstanden mit dem Projekt für den Umbau der elektrischen Anlagen der Seetal-Linie auf 15000 Volt, 16 $\frac{2}{3}$ Perioden, wofür 1620000 Fr. erforderlich sind. Für die Erstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Epodes-Yverdon als Schlussstück der Strecke Lausanne-Yverdon wurden 4400000 Fr. bewilligt.

Der Rhone-Rhein-Schiffahrtsverband hielt seine diesjährige Generalversammlung am 5. Juni in Genf ab. Sie genehmigte den Bericht des Zentralsekretärs Ing. A. Paris und wählte als neuen Präsidenten, für den statutengemäss zurücktretenden Stadtpräsidenten P. Rasset (Lausanne), Unternehmer G. Müller, Aarberg, Präsident der Sektion Bern.

Eidg. Technische Hochschule. *Ausstellung der Diplomarbeiten der Architektenschule.* Diese, das Thema einer Altstadt-Sanierung in Zürich behandelnden Arbeiten sind von Montag, 22. Juli, bis Mittwoch, 30. Juli, im Zimmer 13c im ersten Stock des Südbaues der E. T. H., jeweils von 8 bis 12 und 14 bis 18 zu besichtigen.

NEKROLOGE.

† Victor Wenner, gewesener Stadtgenieur von Zürich, ist am 11. d. M. 72-jährig in Wien gestorben. Nachruf und Bild sind uns von befreundeter Seite zugesagt.

LITERATUR.

Amerikanischer Eisenbau in Bureau und Werkstatt. Von F. W. Dencer. Uebersetzt von R. Mitzkat. 366 Seiten mit 328 Abbildungen. Berlin 1928, Verlag Julius Springer. Preis geb. 32 M.

Ein ganz vorzügliches und interessantes Buch liegt hier vor, das die gesamte Organisation amerikanischer Eisenkonstruktionswerkstätten von den Arbeiten im Konstruktionsbureau über die Materialbeschaffung und Werkstattarbeit bis zur Montage der Stahlbauten vor Augen führt. Wenn wir von Leistungen amerikanischer Brückenbauanstalten in Bezug auf Liefermengen und in Bezug auf Schnelligkeit von Bauausführungen hören, sind wir gerne geneigt, unsere Vorstellungen mit ganz besonderen Arbeitsweisen, maschinellen Einrichtungen usw. zu verbinden; und doch belehrt uns dieses Buch in der Hauptsache, dass sich die amerikanischen Werkstätten von den europäischen im wesentlichen gar nicht unterscheiden. Selbstverständlich sind es aber gerade die grossen Produktionsmengen, die naturgemäss nicht nur eine bis ins allerkleinste gehende Organisation der gesamten Arbeit fordern, sondern diese Organisation geradezu ermöglichen, da sich ja jede Rationalisierung erst bei grossen und steigenden Umsatzziffern bezahlt macht. Nach

dieser Richtung hin sind amerikanische Verhältnisse in den Eisenkonstruktionswerkstätten, genau so wie auf andern technischen Gebieten, nicht unmittelbar auf die Verhältnisse in Europa zu übertragen, und wirtschaftliche Vergleiche zwischen den Arbeitsweisen hüben und drüben sehr schwierig.

Es ist von Interesse, im ersten Teil des Buches von der allgemeinen Entwicklung der Eisenbauanstalten aus den kleinsten Anfängen zu lesen, Anfängen, die ganz vertraut und bekannt anmuten, und wie sich gegen Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts viele kleinere Werke zu grossen und mächtigen Organisationen vereinigten und wie ihre Gliederung auch drüben die allergrösste Mannigfaltigkeit und Unterschiede aufweist.

Wir können an Hand des Buches von der Entwurfszeichnung, bzw. von der Auftragserteilung an, das Entstehen eines Bauwerkes verfolgen, und bekommen Einblicke in die Zeichensäle und deren Organisation in die Durchführung der statischen Berechnungen, der Ausarbeitung der Werkzeichnungen und Stücklisten bis zur Materialbestellung. Ein besonderes Kapitel beschäftigt sich mit den Bearbeitungsvorschriften, um dann ganz besonders auf die speziellen Eigenarten des Brücken-, Hoch- und Industriebaues, auf die Bearbeitung von Guss- und Maschinenteile, des Schiff- und Behälterbaues einzugehen. Der Beschaffung des Materials und dessen Abnahme muss besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Hieran schliesst sich eine eingehende Schilderung des Weges, den das Material in der Werkstätte zu gehen hat und in welcher Weise ein minutiöses Zusammenarbeiten aller einzelnen Abteilungen und aller Maschinenarbeiten möglich wird, um reibungslos und ohne Arbeitsanhäufung oder Arbeitslücke bis zum Zusammenbau gebracht zu werden.

Erstaunlich ist es, dass in Amerika das Bohren der Löcher nur in solchen Fällen erfolgt, wo es unumgänglich notwendig ist, und dass man sonst nur stantzt, wobei allerdings die Verwendung von Vielfach-Lochstanzen eine ausserordentliche Verbilligung bringt. Hier darf nicht übersehen werden, dass die Frage der Zulässigkeit des Stanzens auch von der Güte des Materials bedeutsam abhängt. Merkwürdig ist es ferner, dass man scheinbar vom Paket-Bohren sehr wenig Gebrauch macht, wodurch doch erst das Bohren wieder wirtschaftlich wird.

Weitere Abschnitte behandeln dann den Zusammenbau, das Nieten, die Prüfung und Abnahme in der Werkstätte, und schliesslich die Reinigung und den Anstrich vor dem Versand. In zwei Schlussabschnitten sind besondere Zusammenstellungen über die wirtschaftlichen Arbeitsweisen in der Werkstätte, ferner eine Uebersicht über die möglichen Zeichnungs- und Werkstattfehler und deren Vermeidung bzw. Auffindung gegeben.

Das Buch ist flüssig übersetzt, doch würde man gerne noch näheres über die Durchführung von Montagen an Hand von Beispielen hören und insbesondere gerne mit den Erfahrungen mit dem Schweißen bekannt werden. Mit seinen mannigfachen, auf Grund einer reichen Erfahrung zusammengestellten Anregungen, stellt das Buch ganz entschieden einen wertvollen Beitrag unserer Literatur über den Stahlbau vor.

L. Karner.

Blöcke und Kokillen. Von A. W. und H. Brearley. Deutsche Bearbeitung von Dr. ing. F. Rapatz. 134 Seiten mit 64 Abbildungen. Berlin 1926, Verlag Julius Springer. Preis geb. M. 13.50.

Der englische Titel des Buches lautet: „Ingots and Ingot Moulds“ und es handelt um Vergiessen des Stahls zu Schmiede- oder Walzblöcken in eisernen Blockformen (Kokillen). Die Brüder Brearley, bekannte englische Stahlwerker, von denen der eine auf dem Gebiete des Massenstahles, der andere auf dem des Edlestahles tätig ist, behandeln das Gebiet auf Grund ihrer praktischen Erfahrungen und Versuche.

So einfach es auf den ersten Blick erscheint, einen Stahlblock zu giessen, so verwickelt sind die Vorgänge, die sich dabei abspielen, und so schwierig ist es, auch aus dem besterschmolzenen Stahl einen fehlerfreien Block zu bekommen. Man kann ruhig sagen, dass die meisten Materialfehler und gerade die schwer oder gar nicht erkennbaren, die später im Betriebe zu Brüchen führen, ihre Quelle im Giessen des Blockes haben. Eine grosse Rolle spielt die Art und Weise der primären Kristallbildung, bekannt sind ferner die ungünstigen Folgen der Lunkerbildung, der Saigerung, der Guss-Spannungen und daherigen Risse, der Blasenbildung, der Spritzkugeln, der Schlackeneinschlüsse. All diese Dinge und ihre Abhängigkeit von Giesstemperatur, Giessgeschwindigkeit, Form und

¹⁾ Vergl. Luftverkehr-Sondernummer der „S. B. Z.“ vom 23. Juni 1928 (Bd. 91).
²⁾ „S. B. Z.“ Bd. 91, S. 315 (23. Juni 1928) und Bd. 92, S. 328 (29. Dez.).