

Eidgenössische Technische Hochschule in Zürich

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **67/68 (1916)**

Heft 7

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-33055>

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.

Gotthard-Bahn und im Anschluss daran für die Holländische Staatsbahn geliefert hatte, wo sie sich vorzüglich bewährten. — Ende 1908 trat sodann die Preussische Eisenbahn-Verwaltung mit der genannten Firma wegen des Baues vollständig eiserner D-Zugwagen in Verbindung. Die Verhandlungen zogen sich bis zum Jahre 1911 hin, bis das Königliche Eisenbahn-Zentralamt die wiederholt abgeänderten Konstruktionen grundsätzlich genehmigte, und am 1. Juni 1912 konnte die Probefahrt mit dem ersten vollständig eisernen D-Zugwagen der Preussischen Staatsbahnen stattfinden.

Die Deutzer Waggonfabrik hat beim Bau der eisernen Wagen nach zwei Systemen gearbeitet. Bei den ersten fünf D-Zugwagen I./II. Klasse, die in den Jahren 1912/13 zur Ablieferung kamen, liegt der Obergurt der tragenden Seitenwand des Wagenkastens in Fensterbrüstungshöhe. Bei den folgenden Wagen wurde diese Bauart verlassen und der Obergurt des Langträgers oberhalb der Fenster gelegt, die Seitenwand des Wagenkastens mithin in der ganzen Höhe zur Tragkonstruktion herangezogen. Die untere Gurtung des Langträgers bilden in beiden Fällen der äussere E-Eisen-Langträger, in Verbindung mit einem ungleichschenkligen Winkeleisen, an das die äussere Blechverkleidung angeietet ist. Die eisernen Seitenwandsäulen bilden mit den Querträgern im Untergestell und den eisernen Dachspriegeln, die möglichst in eine Ebene verlegt werden, in sich geschlossene eiserne Portale.

Ganz besondere Aufmerksamkeit wurde der Ausbildung der Stirnwände bzw. Vorbauten zugewendet, um sie gegen Zugzusammenstösse „rammsicher“ zu machen. Im Innern des Vorbaues ist von Seitenwand zu Seitenwand reichend ein tonnenförmiges eisernes „Rammdach“ eingebaut, das sich in den vier Ecken auf die eisernen, kastenförmigen Ecksäulen des Vorbaues stützt.

Auch das Untergestell der eisernen D-Zugwagen zeigt einige recht bemerkenswerten Neuerungen gegenüber der Normalbauart, die in der Hauptsache darauf hinausgehen, die Zug- und Stosskräfte von den Stossbalken möglichst günstig auf die Langträger zu übertragen.

Sämtliche eisernen Personenwagen, die bisher in Deutz gebaut wurden, sind trotz der grösseren Festigkeit erheblich leichter an Gewicht als die entsprechenden Holzwagen, sodass bei den eisernen Wagen zu den bereits früher angegebenen Vorteilen die Ersparnis an Zugförderungskosten hinzukommt, die insbesondere bei den elektrisch betriebenen Fahrzeugen unmittelbar als Stromkostenersparnis in die Erscheinung tritt.

Bezüglich der Unterhaltungskosten der eisernen Wagen bemerkte der Vortragende, dass hierüber zwar noch keine ausreichenden Erfahrungen vorliegen, dass sich aber diese Kosten nicht höher stellen werden als bei den hölzernen Wagen.

Eidgenössische Technische Hochschule in Zürich.

In normalen Zeiten pflegten wir unsern Lesern je im Dezember eine statistische Uebersicht über die Frequenz der Eidg. Technischen Hochschule im begonnenen Wintersemester zu geben. Mit Rücksicht darauf, dass wegen des Militärdienstes gegenwärtig Aufnahmen von Studierenden noch während des Semesters stattfinden, konnte jedoch auch im letzten Jahre die betreffende Zusammenstellung nicht herausgegeben werden. Wir haben nun dafür dem soeben erschienenen Programm der E. T. H. für das Wintersemester 1916/17 die folgenden, sich auf das Studienjahr 1915/16 beziehenden Angaben entnommen. Dabei bezeichnen wie gewohnt die Abteilungen I die Architektenschule; II die Ingenieurschule; III die Maschinen-Ingenieurschule; IV die Chemische Schule; V die Pharmazeutische Schule; VI die Forstschule; VII die Landwirtschaftliche Schule; VIII die Fachschule für Mathematik und Physik; IX die Fachschule für Naturwissenschaften und X die gegenwärtig geschlossene Militärschule. An regulären Studierenden waren eingeschrieben:

Abteilung	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	Total
1. Kurs	45	177	199	52	19	22	32	14	4	—	564
2. Kurs	22	135	183	39	21	12	18	11	5	10	456
3. Kurs	18	102	138	32	—	14	15	7	5	—	331
4. Kurs	21	99	106	29	—	9	—	6	4	—	274
Summa	106	513	626	152	40	57	65	38	18	10	1625

Ueber die Herkunft der Studierenden orientiert die folgende tabellarische Uebersicht:

Abteilung	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	Total
Schweiz	83	399	372	89	38	56	56	34	18	10	1155
Oesterreich-Ungarn	6	23	45	17	—	—	—	1	—	—	92
Russland	8	14	51	12	—	—	3	1	—	—	89
Italien	1	9	28	4	—	—	4	—	—	—	46
Deutschland	2	4	24	4	1	—	—	—	—	—	35
Amerika	3	17	14	7	—	—	1	—	—	—	42
Rumänien	3	17	16	—	—	1	1	2	—	—	40
Frankreich	—	4	18	3	—	—	—	—	—	—	25
Holland	—	1	14	6	1	—	—	—	—	—	22
Griechenland	—	12	6	1	—	—	—	—	—	—	19
Spanien	—	1	6	2	—	—	—	—	—	—	9
Norwegen	—	—	6	2	—	—	—	—	—	—	8
Grossbritannien	—	1	4	2	—	—	—	—	—	—	7
Portugal	—	3	4	—	—	—	—	—	—	—	7
Luxemburg	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	5
Schweden	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—	4
Serbien	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	4
Asien	—	1	2	1	—	—	—	—	—	—	4
Bulgarien	—	1	1	1	—	—	—	—	—	—	3
Dänemark	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	2
Türkei	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2
Afrika	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2
Belgien	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Liechtenstein	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1
Australien	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Total	106	513	626	152	40	57	65	38	18	10	1625

Von der Gesamtzahl der 1625 regulären Studierenden waren für eines der beiden Semester oder für das ganze Studienjahr 762 beurlaubt, wovon 232 Schweizer (20% derselben) und 207 Ausländer (44% der Ausländer).

Nach den dem Rektorat zugekommenen Nachrichten sind bisher als Opfer des Krieges gefallen:

Ingenieurschule: *Milosch Komradinitsch*, von Belgrad (Serbien). — Maschineningenieurschule: *Henri Mongin*, von Manheulles (Frankreich); *Thomas Dibbs*, von North Sidney (New South Wales); *Paul Gegauff*, von Mülhausen (Elsass). — Chemische Schule: *Gerhard Thalmann*, von Marburg a. Drau (Steiermark).

Als Zuhörer waren ferner im Studienjahr 1915/16 1284 Personen eingeschrieben, darunter 279 Studierende der Universität Zürich. Die Gesamtzahl der im Berichtjahre Eingeschriebenen betrug demnach

Reguläre Studierende	1625	(1914/15 : 1381)
Zuhörer	1284	(1914/15 : 1076)
Zusammen	2909	(1914/15 : 2457)

Miscellanea.

Eidgenössische Technische Hochschule. Diplomerteilung. Der Schweizerische Schulrat hat nachfolgenden, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführten Studierenden der Eidgenössischen Technischen Hochschule auf Grund der abgelegten Prüfungen das Diplom erteilt:

Als Architekt: Jakob Bosshardt von Zürich; Gerhard Dachselt von Oberdiessbach (Bern); Fernand Decker von Neuchâtel; Adolphe Hertling von Fribourg; Jean Jung von Frutigen (Bern); Diethelm Meyer von Zürich; Alfred Mützenberg von Spiez (Bern); Emilio Noël-Winderling von Mailand (Italien); Laurent Oberlé von Luzern; Heinrich Peter von Hagenbuch (Zürich); Heinrich Pinkus von Warschau (Russ.-Polen); Friedrich Adolf Scherrer von Schaffhausen; Hans Streuli von Wädenswil (Zürich); Albert Wespi von Wald (Zürich); Walter Wilhelm von Wallenstadt (St. Gallen); Hans Wittwer von Basel.

Als Bauingenieur: Paul Affolter von Solothurn; Albert Bachmann von Winikon (Luzern); Wolf Bercovitz von Zürich; Fritz Bourquin von Diesse (Bern); Paul Bron von Lutry (Vaud); Ernst Burgdorfer von Eggwil (Bern); Alfredo da Costa von Lissabon (Portugal); Charles Droz von La Chaux-de-Fonds (Neuchâtel); Walter Christian Eichenberger von Landiswil (Bern); Jakob Elmer von Linthal (Glarus); Rudolf Eppler von Basel; Alfred Esselborn von Genf; Ernst Frauenfelder von Zürich; Adolphe Frei von Hedingen (Zürich); Erwin Frey von Basel; Otto Früh von Märwil (Thurgau); Adrian J. Gilardi von