

Bégis, Charles

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **117/118 (1941)**

Heft 4

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.

Installationen bestehen aus einem einfachen Ventilator-Aggregat, das die Luft in geringer Tiefe aus dem Erdreich ansaugt und in den zu erwärmenden Raum bläst. Die Möglichkeit der «Heizung» ergibt sich aus dem Umstand, dass die Temperatur der aus dem Erdreich angesaugten Luft im Winter selten unter 10 bis 15° C fällt. Die Wärme eines befeuerten Heizkessels lässt sich also in gewissen Fällen durch die Erdwärme ersetzen. Für die Schweiz haben sich Gebr. Sulzer die Lizenz gesichert.

Ladestationen für Elektrofahrzeuge. Heute braucht man nicht mehr, wie dies hier mehrmals¹⁾ geschehen ist, auf die Vorteile des Elektrofahrzeugs hinzuweisen: In der Schweiz, wo deren schon vor dem Krieg über tausend im Betrieb waren, hat der Benzinmangel einer stürmischen Nachfrage nach Elektromobilen aller Art gerufen, wie sie der Nahverkehr (Milchhändler, Bäckereien, Geschäftshäuser, Post, Kehrtafelfuhr usw.) benötigt. Voraussetzung eines einwandfreien, zuverlässigen Elektrofahrbetriebs ist die sachgemässe Ladung und periodische Wartung der Akkumulatoren-batterie. Wie eine Ladestation so zu konstruieren ist, dass das vorschrittsmässige Laden, ähnlich wie das Benzinlassen von der Tanksäule, durch ein paar einfache Handgriffe besorgt werden kann, setzt im «Bulletin SEV» 1940, Nr. 21, G. F. Ruegg am Beispiel der von der Rauscher & Stoecklin A.G., Sissach, herausgebrachten Bauart auseinander, die einen Selen-Gleichrichter benutzt. Der von diesem in die Batterie geschickte Haupt- und Nachladestrom hat ein bestimmtes zeitliches Gesetz innezuhalten, das sich nach der Batterieart richtet: a) Ni-Fe- oder Cd-Ni-Batterie, b) Pb-Batterie mit Panzer- oder aber c) mit Grossoberflächen-(Gitter-)Platten. Die selbsttätige Regulierung geschieht durch Aenderung der Induktivität im Gleichrichter-Transformator, ferner durch plötzliches Einschalten eines Widerstandes (im Moment der Gasentwicklung im Fall c). Bleibatterien erheischen ausser der Aufladung, d. h. der Haupt- und Nachladung (von zusammen beispielsweise 9 1/2 h) eine wöchentliche, 1 bis 6-stündige Ausgleichladung bei konstantem, reduziertem Strom. Nach vollzogener Aufladung wird die Batterie, um ein Ueberladen zu verhüten, selbsttätig abgeschaltet. Moderne Ladestationen sind einfach anzuschliessen und, fundamentlos, bei Bedarf leicht zu verstellen, bedürfen keiner Wartung und arbeiten geräuschlos, mit einem Energiewirkungsgrad für die gesamte Ladeperiode von z. B. 65%, wie er beim Aufladen einer Panzerplattenbatterie von 20 Pb-Zellen mit gegen 230 Ah (16 kWh aufgenommener Energie) ermittelt wurde.

Einsturz und Wiederaufbau einer italienischen Bogenbrücke. Nach einem aussergewöhnlichen, fünf Tage dauernden Hochwasser des Arno, ist im Dezember 1934 in Pisa die fast vollendete gewölbte Brücke mit drei Oeffnungen von 2×31 m und 1×35 m l. W. plötzlich von Ufer zu Ufer eingestürzt. Die unter Druckluft abgeteufte Pfeilerfundierungen ruhten auf einer bis 18 m unter M.W. reichenden Tonschicht, sodass eine Gründungstiefe von — 10 m bei entsprechender Fundamentverbreiterung mit 3,8 kg/cm² Maximal-Pressung als entsprechend erachtet wurde. Die nach der Katastrophe durchgeführten Untersuchungen ergaben bis — 7,0 m sandige Schichten und anschliessend bis — 18 m eine Schicht von gleichmässigem grünem Ton. Mit 60% Wassergehalt befand sich dieser aber an der Grenze des Uebergangs in den fließenden Zustand. Bei der Gründung war nun im Arbeitskammerbereich durch die Druckluft das Wasser aus dem Ton zurückgedrängt worden, sodass er in folgeschwerem Irrtum als bedeutend fester und tragfähiger erschien. Mitursache der Pfeilerverschiebungen waren sodann bedeutende Gleich-

gewichtstörungen im Pfeilerbereich durch tiefreichende Kolke. Der Wiederaufbau der Brücke erfolgte mit einer Gründung auf an Ort und Stelle geformten Eisenbetonpfählen von 55 cm Ø. Zur Erzielung nur senkrechter Druckkräfte wurden Gerberträger, zur Gewichtsverminderung hohle Pfeileraufbauten gewählt. Die Verkehrsübergabe erfolgte Ende Dezember 1939.

«Freunde neuer Architektur und Kunst». Die Schweizer-Gruppe der «Internat. Kongresse für Neues Bauen», die sich bisher «Freunde des Neuen Bauens» nannte, hat ihren Namen wie obenstehend abgeändert. Er bezeichnet die statutengemässen Ziele der Vereinigung genauer als der bisherige.



CHARLES BÉGIS
INGÉNIEUR

1895

1940

NEKROLOGE

† Charles Bégis, ingénieur. Après avoir fait son gymnase à Genève, Charles Bégis entra en 1913 à l'Ecole Polytechnique Fédérale. Français, il regagna son pays au début de 1915, pour le servir brillamment. Après avoir débuté dans l'infanterie, il termina la guerre comme lieutenant aviateur, décoré de la Légion d'honneur et de la croix de guerre, avec des citations magnifiques. — Ce fut une grande joie pour ceux qui le connaissaient, de le voir reprendre ses études à Zurich en 1919. Bégis, grand, bien découpé et sportif, était en effet un camarade idéal, très intelligent, ouvert et plein de cordialité. Il était le centre du groupe des français du Poly, auxquels s'étaient joints quelques suisses romands. Il fut brillant aux cours, obtint un diplôme remarqué en 1922, et fut un des animateurs de l'Avion Roman.

Ses études terminées, il rentra dans son pays, et commença son activité à la Cie. Gén. d'Electricité qu'il ne devait plus quitter. Son intelligence très vive, et ses facultés d'adaptation le firent remarquer, aussi lui fut-il confié des activités très diverses dans les différents domaines industriels dont s'occupe cette grande société. Parti du laboratoire de recherches des Ateliers de Constructions Electriques de Delle, à Lyon, il était à sa mort adjoint à la Direction des Ateliers d'Orléans pour les fabrications d'aviation.

Tous ceux qui avaient vu Charles Bégis une seule fois s'en souvenaient: c'était une personnalité qu'on ne pouvait oublier, et pour ceux qui eurent le privilège de travailler avec lui et de le bien connaître, c'était à la fois un charmant collègue et le meilleur ami. Bégis était très attaché à l'institution des anciens élèves du Poly; aussi avec son activité débordante, fut-il le véritable créateur de la section lyonnaise de la G. E. P. dont il assurait toutes les charges avec une inlassable fidélité; c'est pourquoi ce fut une grande perte pour elle, lorsqu'il quitta définitivement Lyon, puis Paris. — En septembre 1939, il rejoignit sa formation militaire, qu'il quitta d'ailleurs peu après, pour reprendre ses occupations civiles, touchant à la défense nationale.

C'est au soin de sa famille, dans la Loire, où il était réfugié qu'il vient de nous être enlevé subitement, après quelques jours de maladie. Nous adressons à sa femme et à son fils l'expression de toute notre sympathie.

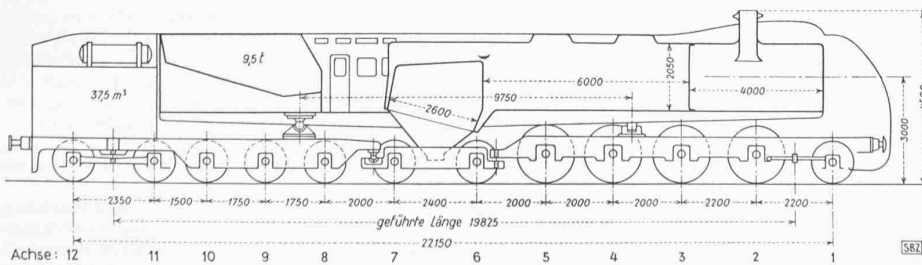
A. Clerc

LITERATUR

Die Lokomotive für grosse Fahrgeschwindigkeiten von H. Liechty und ihre Vorgeschichte. Von Herm. Liechty, Ingenieur. 59 Seiten, 109 Abb. Bern 1939. Verlag A. Francke A.-G. Preis kart. Fr. 8,50.

Das Problem der Schnellfahrlokomotive beschäftigt die Lokomotivbauanstalten und Bahnverwaltungen sowohl von der Seite des Leistungsbedarfes, bezw. der Einsparung durch strom-

linienförmige Verkleidung, als auch hinsichtlich einer geringeren Beanspruchung von Fahrbahn und Laufwerk. Aus verschiedenen ausländischen Versuchsergebnissen, die z. T. in der Fachpresse auszugswise veröffentlicht wurden, ist ersichtlich, dass einzelne führende Achsen unzulässig hohe Seitendrucke auf das Geleise ausüben. Die heutige Massenverteilung auf der Lokomotive und die meist zu kurze geführte Länge erhöhen die Führungskräfte weiterhin.



Schnellfahr-Lokomotive von Ing. Hermann Liechty, Bern. — Typenskizze 1: 200

¹⁾ So in Bd. 107 (1936), S. 274, und in Bd. 115 (1940), S. 106.