

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **33/34 (1899)**

Heft 26

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.

in Zürich	um 79,5% (68,9)
» Basel	» 42,3 » (52,8)
» Winterthur	» 40,9 » (40,6)
» Freiburg	» 35,3 » (15,0)
» Lausanne	» 31,3 » (33,6)
» Biel	» 30,3 » (34,0)
» St. Gallen	» 28,5 » (14,7)
» Chaux-de-Fonds	» 25,2 » (24,8)
» Neuchâtel	» 24,1 » (23,0)
» Bern	» 19,4 » (51,5)
» Herisau	» 18,5 » (1,5)

Welche Gegensätze zwischen Bern und Herisau! Dort 51,5% Wohnhäuser mehr für nur 19,4% Wohnbevölkerungszunahme, hier umgekehrt 18,5% Wohnbevölkerungszunahme bei nur 1,5% Wohnhäuservermehrung. Und dennoch ist die durchschnittliche *Behausungsdichtigkeit* zur Zeit noch eine grössere in Bern als in Herisau; dort 12,8, hier 10,2 per Wohnhaus.

Die Behausungsdichtigkeit beträgt durchschnittlich

in Chaux-de-Fonds	17,3 per Wohnhaus
» Zürich	16,8 » »
» St. Gallen	16,0 » »
» Biel	14,7 » »
» Le Locle	14,4 » »
» Freiburg	13,6 » »
» Lausanne	13,2 » »
» Luzern	13,1 » »
» Bern	12,8 » »
» Neuchâtel	12,7 » »
» Basel	12,6 » »
» Winterthur	11,6 » »
Im Durchschnitt der 15 Städte	13,5 » »

Vergleicht man die Behausungsdichtigkeit von Ende 1898 mit derjenigen von Ende 1888, so findet man den grössten Unterschied in *absteigender* Richtung bei

Bern . . . mit 12,8 geg. 16,4 Pers. p. Wohnh., also 2,6 Pers. weniger p. W.

Es folgen

Luzern . . . » 13,1 » 15,1 » » » » 2,0 » » » »
Lausanne . . » 13,2 » 15,0 » » » » 1,8 » » » »
Le Locle . . » 14,4 » 15,7 » » » » 1,3 » » » »
Schaffhausen » 9,2 » 10,3 » » » » 1,1 » » » »
Basel . . . » 12,6 » 13,6 » » » » 1,0 » » » »
Genf (Kanton) » 10,7 » 11,2 » » » » 0,5 » » » »
Biel . . . » 14,7 » 15,1 » » » » 0,4 » » » »
Neuchâtel . . » 12,7 » 13,0 » » » » 0,3 » » » »
Chaux-de-Fonds » 17,3 » 17,5 » » » » 0,2 » » » »
Winterthur . . » 11,6 » 11,7 » » » » 0,1 » » » »

Zugenommen hat die durchschnittliche Behausungsdichtigkeit in

Freiburg um 1,7 Pers. p. W.	Herisau um 1,5 Pers. p. W.
St. Gallen „ 1,6 „ „ „	Zürich „ 0,6 „ „ „

Aus der durchschnittlichen Behausungsdichtigkeit auf Wohnungsnot oder Wohnungsüberfluss schliessen zu wollen, wäre selbstverständlich ebenso gewagt, wie nach ihr die Frage zu entscheiden, ob die Bauhätigkeit des einen oder andern Ortes eine vorwiegend spekulative oder eine dem Wohnungsbedürfnis nachgebende gewesen sei. Der wichtigste Faktor zur Beurteilung der einen oder andern Frage ist der *Wohnraum*, seine Grösse und seine Einteilung. Dieser Faktor fehlt leider in der Statistik des Gewerbevereins.

Soviel stellt dieselbe immerhin fest, dass die Bauhätigkeit das Wohnungsbedürfnis nirgends wesentlich überschritten hat. Dies dürfte sogar mit Bezug auf die Stadt Bern gelten, wo die prozentuale Vermehrung der Wohnhäuser eine viel grössere war (51,5), als die prozentuale Vermehrung der Wohnbevölkerung (19,4) und wo die Behausungsdichtigkeit von 16,4 auf 12,8 gesunken ist. Die frühere Bauart dieser Stadt charakterisierte sich durch geringe Breite und nur mittlere Höhe der Wohnhäuser, also durch verhältnismässig geringen Wohnraum. Die Neubauten waren ein Korrektiv dieses Uebelstandes und ein Ausgleich für die

Bevölkerungszunahme. Wenn gleichwohl die durchschnittliche Behausungsdichtigkeit auf nur 13 bleibt, so kann nach der Auffassung des Statistikers von einem anormalen Zustand nicht gesprochen werden und es bleibt höchstens die Frage offen, ob die Zinskraft der Mieter dem in der Gesamtheit in Wohnbauten angelegten Kapital genüge.

Wettbewerb für ein eidg. Post-, Telegraphen- und Zollgebäude in Chur.

III. (Schluss.)

Einen Preis von 800 Fr. erhielt der Entwurf Nr. 23 (Zweirappenpostmarke mit rotem Strich) von Herrn Architekt *Jean Béguin* in Neuenburg, dessen ziemlich der Programmvorlage entsprechende Plandisposition die Jury als nicht ganz durchgearbeitet bezeichnete. Gelobt wird die schöne Anordnung des Hofes, jedoch bemerkt, dass die dadurch gewonnene Remise sich für ihren Zweck nicht eigne. Gegen die äussere Gestaltung des Baues hat das Preisgericht dieselben Einwendungen wie bei den andern drei prämierten Entwürfen erhoben; nämlich, dass die architektonische Ausdrucksweise den Charakter des typisch *bündnerischen* nicht zur Geltung bringe.

Miscellanea.

Statistisches von den italienischen Eisenbahnen. Nach einem Berichte des Senators Roux hatte Italien im Jahre 1860 2038 km Eisenbahnlinien; Ende Juni 1891 wurde die Länge der italienischen Eisenbahnen mit 13277 km, am 30. Juni 1898 mit 15677 km angegeben. Von den 13639 km Längen Zuwachs seit 1860 wurden 8419 vom Staate, teils direkt, teils durch die Eisenbahngesellschaften auf seine Rechnung gebaut; 5220 km wurden durch die Privatindustrie hergestellt. Die Kosten für den Kilometer der ersteren betragen rund 400000 Lire und der anderen 146500 Lire. Der Unterschied erklärt sich daraus, dass die von der Privatindustrie gebauten Eisenbahnen, Neben- und Ergänzungslinien, teilweise auch schmal-spurig sind. Die Netze der italienischen Eisenbahnen und ihre Einnahmen zeigen folgenden Stand:

	km	Einnahmen	
		Im Ganzen Lire	Für den km Lire
Mittelmeerbahn	5 782	133 079 917	23 048
Adriat. Netz	5 780	113 184 563	19 687
Sicilianische Eisenbahnen	1 093	10 319 207	9 441
Verschiedene »	1 542	12 211 912	7 909
Venetianische »	748	3 300 201	5 157
Sardinische »	1 032	2 483 095	2 406
Zusammen	15 677	273 578 995	—

Durchschnitts-Ertrag 17 494

Wie aus der Zusammenstellung der Einnahmen ersichtlich, ist der Unterschied der Betriebs-Ergebnisse ein ungemein grosser. Die sardinischen Bahnen decken nicht die Betriebskosten; die sicilianischen, die verschiedenen Bahnen und die venetianischen decken wohl die Betriebskosten, aber nicht die Zinsen ihres Anlagekapitals, während die zwei grossen Netze eine mässige Rendite geben.

Die Einweihung des Bürkli-Denksteins in Zürich. Am Fusse des Alpenquai-Hügels hat die Stadt Zürich ihrem verdienten ehemaligen Stadt- und Quai-Ingenieur Dr. *Arnold Bürkli* einen Denkstein gesetzt, dessen feierliche Einweihung am 24. Juni stattfand. Zu der Feier hatte sich ein engerer Kreis von Verwandten, Freunden und Kollegen des Verstorbenen eingefunden, ferner Abordnungen der kantonalen und städtischen Behörden, Vertreter der Gesellschaften und Vereine, denen Dr. Bürkli angehört hat. Die beiliegende Tafel veranschaulicht das von Herrn Stadtbaumeister *Geiser* entworfene, einfache, aber wirkungsvolle Denkmal, einen farbigen Granitblock mit eingelassenem, von einem Lorbeerkrans umrahmten Marmor-Porträtmédailon, das, von Herrn Bildhauer *Hörbst* modelliert, die Züge Bürklis lebensstreu wiedergibt. Die Feier wurde durch einen Gesangsvortrag des «Harmonie»-Chors eingeleitet, worauf Herr Stadtpräsident *Pestalozzi*, in einer an der Spitze dieser Nummer veröffentlichten Rede, Bürklis schöpferische Thätigkeit im Dienste der Stadt Zürich schilderte, gleichzeitig den Denk-

stein in deren Obhut übernehmend. Dem Dank der Familie für die dem Verstorbenen erwiesene Ehrung gab Herr Dr. *Escher-Bürkli* Ausdruck. An die Feier schloss sich ein Bankett in der Tonhalle, dem es an oratorischer Würze nicht fehlte. Nach Begrüssung der Gäste durch Herrn Stadtpräsident *Pestalozzi* sprachen Herr Stadtbaumeister *Geiser* im Namen des Schweizerischen und Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins, ferner die HH. Gotthardbahndirektor *Wüest*, Prof. Dr. *Oskar Wyss*, Oberst *Naville* in Vertretung des abwesenden Schulratspräsidenten namens des schweizerischen Schulrates, Dr. *Konrad Escher* als Vertreter der Familie *Bürkli*, Ingenieur *Vögeli*, Bildhauer *Hörbst*, und Oberst *Jänicke*. — Auch die ehemaligen Quaibaubediensteten, Angestellte und Arbeiter, hatten sich, veranlasst durch Herrn *Sutermeister* zu einer Feier zusammengefunden und einen Kranz am Denkstein niedergelegt.

Lokomotivsteuerung nach Walschaert. Von den meisten bisher gebauten Lokomotivsteuerungen, bei welchen die Excenter aus bekannten Gründen teilweise oder ganz verdrängt und durch andere Teile (Kurbel u. s. w.) ersetzt sind, haben nur die Steuerung von *Walschaert* und die Steuerung von *D. Joy* ausgedehntere Verwendung gefunden. Die erstere, mit nur *einem*, um 90° gegen die Treibkurbel versetzten und oft als Gegenkurbel ausgeführten Excenter, wird in der deutschen Fachliteratur vielfach noch nach *Heusinger von Waldegg* benannt, trotzdem die eigentliche *Heusinger*-Steuerung den untersten Punkt der Koppel anders führt und gar nicht mehr zur Anwendung gelangt. *Walschaert* gebührt überdies die Priorität der Erfindung, obwohl *Heusingers* unabhängig von *Walschaert* erfundene Steuerung wahrscheinlich zuerst ausgeführt wurde (vide Schweiz. Bauz. Bd. XXVI. S. 131; Fussnote). Einer Anregung des Herrn Prof. *Fliegner* entsprechend, sei hier auf diesen Sachverhalt nochmals hingewiesen, nachdem in einer dem «Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens» entnommenen Mitteilung über die neue pfälzische Schnellzuglokomotive (Nr. 25 S. 325) deren Steuerung als *Heusinger'sche* bezeichnet worden ist.

Ueber die Centralheizung in der neuen Hofburg in Wien lesen wir im «Gesundheitsingenieur»: Zur Erzeugung des erforderlichen Dampfes sind acht Kessel mit zusammen 600 m^2 Heizfläche vorhanden, die aber gleichzeitig auch den für andere Zwecke nötigen Dampf liefern. Durch geeignete Druckminderungsventile wird die Kesselspannung (8 Atm.) teils direkt, teils mehrstufig auf $0,3\text{ kg}$ für die Kammern zur Vorwärmung der Luft, auf $0,1\text{ kg}$ für die örtlichen Heizkörper (Radiatoren) gebracht. Die einzelnen zu heizenden Räume erhalten den Dampf gruppenweise von mehreren Dampfverteilern. Die mit Ventilregulierung versehenen Heizkörper für die einzelnen Räume sind aus niederen Radiatoren zusammengesetzt; in den Heizkammern wird die Luft durch schmiedeeiserne Rohrschlangen erwärmt. Die Luftbefeuchtung erfolgt in besonderen Kammern. Die dort bei 6° C . durch Wasserdampf gesättigte Luft wird in den Lufterwärmungskammern auf die Einströmungstemperatur gebracht. In den Räumen selbst hat die Luft 20° und einen Feuchtigkeitsgehalt von etwa 40% . Die Ausführung der Heizung erfolgte durch die Firma *W. Brückner & Co.* in Wien.

Kuriose Frage „aus der Praxis für die Praxis“. Zur Erheiterung unserer Leser teilen wir folgende hydrotechnische Frage mit, die ein hiesiges Baublatt in seinem Briefkasten veröffentlicht: «Auf welche Weise wäre es möglich, Wasser herzuholen und wenn nur eine ganz kleine Brunnenröhre voll, auf einen Platz, wo die Kraftanlage steht, von einer Quelle, die 350 m entfernt ist und 15 m tiefer liegt, als die Kraft steht, wo man den Brunnen haben möchte?»

Konkurrenzen.

Eiserner Viadukt über die „Baye de Clarens“ in Brent (Bd. XXXIII S. 81). Ein erster Preis wurde nicht erteilt, da keines der eingegangenen Projekte vollkommen den gestellten Bedingungen entsprochen hat. Von der 3000 Fr. betragenden Preissumme erhielten:

Preise von je 600 Fr. : die HH. *Eugen Probst*, Ing. in Bern, Ing. *Maillard* mit Arch. *Pflegard* in Zürich und *Usine Duillard* in Lausanne. Einen Preis von 400 Fr. : Herr Ing. *Paccanari* in La Chaux-de-Fonds, einen Preis von 350 Fr. : die *Ateliers mécaniques de Vevey*, von 250 Fr. : Prof. *Ciappi*, Ing. in Rom, von 200 Fr. : Ing. *Kinkel* in Sterkrade. Die Projekte werden demnächst öffentlich ausgestellt; über Lokal und Zeit der Ausstellung soll noch berichtet werden.

Fassaden-Entwürfe für den Umbau eines Hauses in Moskau. (Bd. XXXIII. S. 136.) Es sind 20 Entwürfe eingegangen. I. Preis

(2000 Rbl.) Nordische Hausbau-Gesellschaft in Moskau, II. Preis (1600 Rbl.) Arch. *N. Stukolkin* in St. Petersburg, III. Preis (1200 Rbl.) Arch. *P. Sarutzky* in Moskau, IV. Preis (800 Rbl.) Arch. *W. Walkot* in Moskau, V. Preis (400 Rbl.) *Podbersky*, *Kossiakoff* und *Andreolletti*, stud. arch. an der Akademie der Künste. Die Entwürfe von Arch. *Hoppius* in Moskau und Ing. *Padlefsky* in St. Petersburg wurden angekauft.

Nekrologie.

† **Alexander Sulser.** Am 25. Juni d. J. starb in Rorschach, 47jährig, Herr Ingenieur *A. Sulser*, Bürger von Oberschaan-Wartau, Stellvertreter des Oberingenieurs der st. gallischen Rheinkorrektion, Mitglied des schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins und der Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich. Sulser wurde am 26. Dezember 1852 geboren, besuchte zunächst die Primarschule seines Heimatdorfes, sodann die Sekundarschule in Buchs, und das Gymnasium und später die technische Abteilung der Kantonsschule in St. Gallen. Im Jahre 1872 begann er seine Studien an der Ingenieurschule des eidg. Polytechnikums in Zürich, welche er im Jahre 1875 mit Diplom verliess. Seine erste praktische Thätigkeit leistete er bei den Vorstudien der rechtsufrigen Zürichseebahn. Später etablierte er sich als Privatingenieur, als solcher umfangreiche Vermessungen über das Weid- und Alpgebiet der Ortsgemeinde Grabs anfertigend. Im Mai 1881 trat er als Adjunkt des Kantonsingenieurs in den st. gallischen Staatsdienst ein. In dieser Stelle hatte er Gelegenheit, seine Fähigkeiten zur Geltung zu bringen. Die Strassenbauten längs dem Wallensee, von Ragaz nach Valens, von Kronbühl nach Roggwil und von Lommiswil nach Muolen geben Zeugnis von seiner Tüchtigkeit auf dem Gebiete des Strassenbauwesens. Nicht weniger verdienstvoll arbeitete er im Brückenbau und in der Verbaugung der Wildbäche, wofür beispielsweise der Thurbrückenbau bei Oberbüren, sowie die Verbaugungen an der Simmi und am Trübbach erwähnt sein mögen. Im Jahre 1897 wurde Sulser auf dem Wege der Berufung zum Stellvertreter des Oberingenieurs der st. gallischen Rheinkorrektion gewählt. Auch in dieser Stelle leistete er dem Staate vortreffliche Dienste. Bald stellte sich jedoch ein Herzleiden ein, das ungeahnt schnell gefährlichen Charakter annahm und seinen raschen, leider viel zu früh erfolgten Tod verursachte. — Neben seiner beruflichen Thätigkeit erwarb sich Sulser, als Vorstand und Kommissionsmitglied des st. gallischen Gewerbeverbandes, auch noch specielle Verdienste um die Interessen des schweizerischen Gewerbewesens. Von unbeugsamer Geradheit der Gesinnung und des Handelns, war der Verstorbene ein Charakter im schönsten Sinne des Wortes. Er hat durch sein Leben und Wirken gezeigt, dass man mit eiserner Energie und rastloser Thätigkeit jedes Hindernis besiegen kann, welches sich der Erreichung des Zieles, der wahren und innern Bestimmung entgegenstellt. — Ruhe nun im Frieden, Du müder Kämpfer und teurer Freund. Du hast Deine Lebensaufgabe erfasst; Dein Andenken wird fortleben in Deinen Werken.

F. B.

Korrespondenz.

A la Rédaction de la Schweizerische Bauzeitung, Zurich.

La question soulevée par M. le Directeur Schreck dans votre numéro du 24 courant a déjà souvent attiré notre attention et nous nous permettons de vous adresser les réflexions que nous ont souvent inspirées la manière de procéder de nos chemins de fer suisses à l'égard du frein Westinghouse. — Ce dernier est un appareil souvent très mal connu de ceux qui sont appelés à s'en servir d'une façon journalière. — Nous sommes étonnés du peu de peine que prennent nos administrations de chemins de fer européennes et suisses en particulier pour initier leur personnel au fonctionnement du frein Westinghouse. Aux Etats-Unis où ces appareils ont été construits pour la première fois et appliqués en grand depuis longtemps, chaque compagnie importante a fait construire ces dernières années des « wagons d'instruction » (air brake instruction car) munis des appareils complets d'un train de 30 à 50 véhicules; une chaudière fournit la vapeur à la pompe et au chauffage pendant l'hiver; des coupes en nature de tous les organes du frein, pompe, robinet du mécanicien, cylindres, triples valves, montrent clairement la construction et le fonctionnement des appareils.

Ces wagons d'instruction se composent en général d'un long compartiment renfermant les appareils placés d'un côté du wagon; de l'autre sont des sièges où les agents prennent place pendant qu'un ingénieur