

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 33/34 (1899)
Heft: 26

Sonstiges

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

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 *Sulzermeister* 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

leur fait la démonstration des appareils ; un second compartiment sert de bureau et de dortoir à l'ingénieur chargé d'instruire le personnel ; ce wagon voyage sur tout le réseau et reçoit successivement tout le personnel de la traction ayant quelques relations avec les freins continus ; en particulier les visiteurs du matériel roulant reçoivent une instruction très complète.

Les Compagnies de chemins de fer américains trouvent une économie sérieuse à avoir un personnel bien instruit et au courant d'un appareil assez compliqué. Ces wagons ont environ 20 m. de longueur avec accès aux deux bouts ; ils sont montés sur bogies à 2 ou 3 essieux ; outre les appareils de freins ils reçoivent souvent des coupes de graisseurs automatiques, injecteurs, tachygraphes etc. destinés à l'instruction des mécaniciens.

C'est en tous cas très remarquable de voir jusqu'où les Américains poussent l'étude du frein Westinghouse ; les journaux techniques ont un chapitre spécial réservé à la discussion des questions de frein (air brake Department de Locomotive Engineering par exemple). Une vaste société qui réunit chaque année les « inspecteurs du frein continu » publie des rapports très intéressants pour les spécialistes et qui permettent d'employer économiquement et utilement un des appareils les plus ingénieux de la science des chemins de fer.

Pourquoi en Suisse, par exemple, le «Schweizerische Eisenbahnverband» n'organiserait-il pas un service d'instruction semblable ; un wagon dont les appareils d'étude seraient certainement fournis à bon compte par la Compagnie Westinghouse voyagerait chaque année pendant l'hiver sur les divers réseaux avec un jeune ingénieur de chemins de fer, animé du feu sacré de sa profession, et instruirait tout le personnel des dépôts et les visiteurs. Il est téméraire de faire actuellement un semblable projet où l'imminence du rachat est un puissant frein Westinghouse pour l'introduction de nouveautés techniques, mais nous sommes certains qu'un wagon d'instruction semblable à ceux d'Amérique s'imposera chez nous avant longtemps. Nous nous sommes souvent demandé pourquoi la progressiste «Gothardbahn» n'avait pas encore pris l'initiative de cette question que nous trouvons, comme M. Schreck, plus importante que beaucoup de paperasses administratives.

Camille Barbey.

Valleyres /s. Rancès, le 22 juin 1899.

Litteratur.

Quai-Bürkli. Aus dem Leben des Nationalrats Dr. A. Bürkli-Ziegler, des Schöpfers der Quai-Anlagen in Zürich. Mit einem Portrait. Von Moritz Sutermeister. Zürich, Verlag von Cisar Schmidt, 1899. Preis 60 Cts.

Unter obigem Titel hat Herr Moritz Sutermeister, ehemaliger Angestellter auf dem Quai-Baubureau, zur Erinnerung an die Einweihung des Bürkli-Denkmal eine hübsche Druckschrift verfasst, die wir allen Freunden und Verehrern des hervorragenden Ingenieurs und Erbauers der Zürcher Quai-Anlagen empfehlen möchten. Die 40 Seiten umfassende Broschüre in Oktav-Format enthält eine Uebersicht des arbeitsreichen Lebens des Verstorbenen, Mitteilungen über dessen Bestattungs-Feier, Charakterzüge aus seinem Leben, eine Zusammenstellung seiner Publikationen und eine Geschichte seines vornehmsten Werkes: der Quai-Anlagen. Ein wohlgetroffenes Autotypie-Portrait aus den Jahren, in welchen Dr. Bürkli in seiner vollsten Jugendkraft stand, ziert die Druckschrift, die sich leicht und angenehm liest.

Redaktion: A. WALDNER
Flössergasse Nr. 1 (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

On cherche pour entrée immédiate, un jeune *ingénieur* pour le projet d'une route. (1198)
On demande un *ingénieur-mécanicien* ayant de la pratique dans la construction des moteurs à pétrole, pour monter une fabrique. (1199)
Gesucht ein *Ingenieur* in das Bureau einer städtischen Wasserversorgung. (1200)
Gesucht ein *Ingenieur* in ein technisches Bureau für Flusskorrekturen, Brückenbau etc. (1201)
On cherche un *ingénieur* en chef pour la direction d'une usine de constructions navales, remorqueurs, machines marines, fonderie. (1202)
Auskunft erteilt Der Sekretär: H. Paur, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
3. Juli	Ehrensperger, Kantonsbaumeister	St. Gallen	Schreiner-, Glaser-, Schlosserarbeiten und Beschläglieferung, Blitzableitung, Maler- und Parkettarbeiten zur Vergrößerung von zwei Neubauten für das Asyl in Wyl.
3. »	Oberst Schüpbach, Kirchgemeindepräsident	Steffisburg (Bern)	Sämtliche Arbeiten zum Bau des Unterweisungsgebäudes in Steffisburg.
3. »	Präsident der Baukommission	Küssnacht (Schwyz)	Herstellung neuer Treppen aus Granit und teilweise aus Holz, sowie neuer Abortanlagen im Rathaus in Küssnacht.
3. »	Bureau der Bauleitung	Luzern, Alte Gasfabrik	Gips-, Schlosser-, Schreiner- und Glaserarbeiten und Anlage von Blitzableitern zum Bau des Retortenhauses, des Reinigerhauses und Bureaugebäudes im neuen Gaswerk in Luzern.
4. »	J. J. Weber, Wirt	Brüttelen (Bern)	Maurer-, Zimmermanns-, Schreiner-, Dachdecker- und Spenglerarbeiten für den Käseerneubau in Brüttelen.
5. »	Kesselring, Oberlieut.	Märstetten, «z. Sonne» (Thurgau)	Maurer-, Schreiner-, Schlosser- und Malerarbeiten, sowie Lieferung von Bodenbelag, Cement- oder Thonplättli in der Kirche Märstetten.
5. »	Gemeindeschreiberei	Eriswyl (Bern)	Sämtliche Arbeiten zum Bau des Schulhauses in Neuligen.
6. »	Pfarramt	Tegerfelden (Aargau)	Steinhauer-, Maurer-, Schlosser- und Malerarbeiten zur Herstellung einer neuen Kirchhofeinfriedung und Erweiterung des Pfarrgartens in Tegerfelden.
6. »	Hotel Baer	Arbon (Thurgau)	Spengler-, Glaser-, Schreiner- und Parkettarbeiten, sowie Holzcementbedachung und verschiedene Asphaltarbeiten zum Saalbau des Hotel Baer in Arbon.
7. »	Hochbauamt I	Zürich, Postgebäude	Glaserarbeiten zum Primarschulhause am Bühl in Zürich III.
7. »	H. Fischer, Armenpfleger	Hegnau (Zürich)	Anlage eines Reservoirs von 200 m ³ Inhalt, Erweiterung des Leitungsnetzes im Dorfe mit Hydranten, Herstellung der Hausleitungen für die Wasserversorgung in Hegnau.
7. »	Lienhard, Prediger	Bülach (Zürich)	Maurer-, Zimmer-, Kunststein- oder Savonnières-, Granit-, Schmiede-, Spengler- und Dachdeckerarbeiten, sowie die Lieferung der Eisenbalken für die projektierte Kapelle der Methodistengemeinde Bülach.
8. »	Tiefbauamt	Zürich, Flösserg. 15 Zimmer 1 B	Erd-, Entwässerungs- und Chaussierungsarbeiten für die Fortsetzung der Nordstrasse, Teilstück Rosengartenstrasse-Waidstrasse in Zürich.
8. »	Gemeinderatskanzlei	Kilchberg (Zürich)	Anlage einer 100 m langen Kanalisation in der Dorfstrasse Bendlikon.
9. »	Kantonsbauamt	Bern	Erd-, Maurer-, Steinhauer-, Zimmer-, Dachdecker- und Spenglerarbeiten für den Umbau des sog. Tollhauses der Irrenanstalt Waldau.
10. »	Heinrich Moser-Specht	Neuhausen	Bau der Strasse vom Nordostbahnhof bis zur Laufengasse in Neuhausen.
10. »	Alb. Seifert-Hartmann, Architekt	Oberhofen (Thurgau)	Maurer- (Tuffstein- und Backsteinmauerwerk), Steinhauer-, Zimmermanns-, Flaschner-, Dachdecker (Falzziegel und glasierte Ziegel) und Schlosserarbeiten zum Kirchturmbau Oberhofen.
10. »	Baubureau der Genossenschaft «Eigenheim»	Zürich, obere Kirchg. Nr. 27	Ausführung einer etwa 300 m langen Cementrohrleitung aus 30 cm weiten Cementrohren in der Zugerstrasse vom Lerchen bis sog. Schärbächli in Horgen.
10. »	J. Schlatter	Hüttweilen z. «Adler» (Thurgau)	Aushebung der nötigen Schachte und Stollen für die Quellenfassung in Hüttweilen.
11. »	Kantonales Hochbauamt	Zürich, Lindenegg, Zimmer Nr. 3	Herstellung neuer Abtritte im Polytechnikum und in der Universität in Zürich.
1. August	Kant. Vermessungsbureau	Bern	Vermessung der Gemeinde Signau, etwa 2030 ha, 1500 Parzellen, 700 Gebäude haltend.