

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 43/44 (1904)
Heft: 8

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: 15.05.2025

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

Galkhausen und Schlichteln, nach Calcar, Xanten und Cleve, für Ingenieure nach den Kruppschen Gusstahlwerken in Essen, den Rheinischen Stahlwerken in Meiderich, der «Union» in Dortmund u. a. m. Schliesslich ist der Besuch der internationalen Kunst- und grossen Gartenbau-Ausstellung in Aussicht genommen.

Der Verband, dessen Vorsitzender zur Zeit Herr Baurat *Neher* in Frankfurt a. M. und dessen Geschäftsführer Hr. Reg.-Bmstr. a. D. *F. Eiselen*, Redakteur der «Deutschen Bauzeitung» in Berlin ist, umfasst heute 37 Vereine in allen Teilen Deutschlands und besitzt rund 7500 Mitglieder, die dem Staats- und Gemeindedienst angehören, bzw. in der Industrie oder als selbstständige Architekten und Ingenieure tätig sind.

Der XIII. internationale Strassen- und Kleinbahnkongress, der dieses Jahr in Wien zusammentritt wird nicht, wie wir in Band XLIII, S. 196 nach früher erhaltenen Mitteilungen meldeten, vom 11. bis 15. September, sondern vom 4. bis 8. des genannten Monats stattfinden. Einer bezüglichen Ankündigung des Herrn Ingenieur *E. A. Ziffer*, Vizepräsident des internationalen Strassenbahn- und Kleinbahn-Vereins, in der Zeitschrift des österr. Ingenieur- und Architekten-Vereins ist zu entnehmen, dass sich dem Kongresse, dessen Arbeitsprogramm wir bereits geschildert haben, vom 9. bis 12. September Ausflüge auf den Schneeberg und Semmering nach Triest, Linz, Innsbruck und zur Stubaitalbahn anreihen sollen.

Das grösste Kriegsschiff. Das neue englische Linienschiff «Commonwealth», das erste von der Fairfield Shipbuilding and Engineering Co. in Govan erbaute Schiff aus der «King Eduard VII.»-Klasse, ist der Z. d. V. nach mit 16350 t zurzeit das grösste Kriegsschiff. Seine Länge beträgt 138 m über alles, die Breite 24 m, der Tiefgang 8 m. Die beiden Maschinen leisten zusammen 18000 P.S., womit bei den unlängst stattgefundenen Probefahrten über 19 Knoten Geschwindigkeit erzielt wurden. Zur Dampferzeugung dienen 16 Babcock & Wilcox-Kessel von zusammen rund 4370 m² Heizfläche und 130 m² Rostfläche.

Instandstellungsarbeiten des Luxemburgpalastes in Paris. Nachdem in den letzten vier Jahren alle andern Fassaden des Luxemburgpalastes, namentlich die stark beschädigte Fassade gegen den Garten einer gründlichen Restaurierung unterzogen worden sind, wurde nun auch die Instandstellung der Hauptfassade gegen die Rue de Tournon in Angriff genommen. An derselben haben besonders die Bildhauerarbeiten an dem monumentalen Hauptportal unter der Uhr im Verlaufe der Zeit sehr gelitten. Die Arbeiten werden unter der Leitung von dem Architekten des Luxemburgpalastes Herrn *Scallier de Gisors* ausgeführt.

Der Hohenzollerndamm in Berlin. Diese neue, 60 m breite Prachtstrasse nach dem Grunewald, die bis zum Sommer 1906 fertiggestellt sein soll, nimmt ihren Ausgang an der Kaiser-Allee in der Nähe des Joachimsthalschen Gymnasiums, um dann Wilmersdorf und Schmargendorf zu durchqueren und beim Jagdschloss Grunewald zu enden.

Schweizerische Bundesbahnen. An Stelle des verstorbenen Verwaltungsratsmitgliedes *E. Ruchonnet* hat der Schweizer Bundesrat Herrn Ingenieur *E. von Stockalper* in Sitten als Mitglied des Verwaltungsrates der S. B. B. gewählt.

Der X. internationale Schifffahrtkongress, soll in den Tagen vom 24. bis 30. September 1905 in Mailand stattfinden. Generalsekretär des Kongresses ist Obergeringenieur *E. Sanjust di Toulada*, via Sala 3 in Mailand, der jede gewünschte Auskunft erteilt.

Montreux-Berneroberrand-Bahn. Der schweiz. Bundesrat hat die Eröffnung des Betriebes auf der Teilstrecke Montbovon-Chateau d'Oex der Montreux-Berneroberrand-Bahn¹⁾ mit dem 19. August gestattet.

Konkurrenzen.

Schulhausneubau in der Säge zu Herisau. (Bd. XLIII, S. 218, 228 und 275, Bd. XLIV, S. 72 und 83.) Als Verfasser des mit einer Ehrenmeldung bedachten und vom Preisgerichte zum Ankauf empfohlenen Entwurfs Nr. 47 mit dem Motto: «400 m²» hat sich uns Herr Architekt *Joh. Metzger* in Zürich II genannt.

Nekrologie.

† **G. Wülke.** Am vergangenen Samstag, den 13. August 1904, ist in Zürich Architekt *G. Wülke* einem Schlaganfall erlegen. Aus Schleswig stammend, wo er in Husum am 23. Dezember 1840 geboren war, erwarb er an dem, dem eidg. Polytechnikum angegliederten Vorkurs seine Vorbildung

für die schweizerische technische Hochschule, in deren damals von Semper geleiteten Bauabteilung er im Herbst 1861 eintrat. Mit Schluss des Sommersemesters 1864 verliess er diese mit dem Diplom als Architekt. Die bald hierauf einsetzende Bautätigkeit bei den schweizerischen Bahnen veranlasste Wülke, in das technische Betriebsbureau der Schweiz. Nordostbahn einzutreten, in dem er bis zum Jahre 1875, in der letzten Zeit als Leiter der Hochbauabteilung, tätig war. Im Jahre 1875 übernahm er die Stelle eines Geschäftsführers der Baufirma Naff & Zschokke in Aarau und Zürich für deren Unternehmungen auf dem Platze Zürich und wurde später Teilnehmer in dem aus dieser Firma hervorgegangenen Hause Zschokke & Cie. Als solcher arbeitete er bis Ende 1889 und führte u. a. die Bauarbeiten des Hotel National, der Börse, des eidg. Chemiegebäudes in Zürich aus. Als die Nordostbahn zum Ausbau der sogen. Moratoriumslinien schritt, berief deren Obergeringenieur *R. Moser* am 1. Januar 1890 Wülke wieder als Leiter der Hochbauabteilung. In dieser Stellung hat er sämtliche Hochbauten der Linie Thalwyl-Zug, der rechtsufrigen Zürichseebahn, der Bahn Eglisau-Schaffhausen usw. ausgeführt. Auch nach Auflösung des Baubureau verblieb er bei der Nordostbahn und ging dann an die S. B. B. über; er beschäftigte sich bis kurz vor seinem Tode mit dem Studium verschiedener Projekte, u. a. für die neuen Werkstätten der Bahnhöfe Zürich und Yverdon.

Mit Wülke ist ein Kollege von uns geschieden, der ohne viel Wesens daraus zu machen, viel und Tüchtiges geleistet hat; sein vornehmlich auf das praktische gerichteter Sinn liess ihn die gestellten Aufgaben zunächst von dieser Seite auffassen, was alle, die geschäftlich mit ihm zu tun hatten, wohl zu schätzen wussten. Ganz seiner Arbeit und Häuslichkeit lebend, hat er an dem geselligen Leben seiner Fachgenossen wenig Anteil genommen. Alle aber, die Gelegenheit zu Verkehr mit ihm fanden, werden ihm ein freundliches Andenken bewahren.

Literatur.

Die Betriebsmittel der elektrischen Eisenbahnen. Von *E. C. Zehme*. Erster Band des auf vier Bände berechneten *Handbuches der elektrischen Eisenbahnen*. 1903. Verlag von C. W. Kreidel in Wiesbaden. Preis 27 M.

Die Hauptkapitel dieses ersten Bandes sind: I. Das Fahrzeug: A) Triebwagen, B) Lokomotiven. II. Die elektrische Einrichtung der Fahrzeuge: A) Die Motoren, B) Triebwerk, C) Regelung und Anlassen der Motoren, D) Schaltvorrichtungen und Leitungen, E) Speicher (Akkumulatoren).

Der Verfasser verbreitet sich zunächst in anschaulicher Weise über die Konstruktion der Untergestelle und nimmt Veranlassung an gewissen, durch ungenügende Ueberlegung oder durch gedankenlose Nachahmung entstandenen Konstruktionen Kritik zu üben. Hierauf erläutert er die Konstruktion der Achsen und Räder und deren Berechnung. Den Bremsen ist, der Wichtigkeit des Gegenstandes entsprechend, ein längeres Kapitel gewidmet. Es werden die Handbremsen, die Schienenbremsen, die elektrischen und magnetischen Bremsen, sowie die Luftdruckbremsen besprochen. Von den magnetischen Schienenbremsen hält der Verfasser nicht viel, was zum Teil eine Verkenntnis der wichtigen Tatsache bekunden dürfte, dass eben doch in vielen Fällen nur dieses Prinzip, das einer Erhöhung des Wagengewichtes entspricht, eine sichere Bremsung bei der Talfahrt ermöglicht. Bei den pneumatischen Bremsen hätten wohl auch die vielverbreiteten Systeme von Hardy und von Böcker Erwähnung verdient.

Die Konstruktion der Wagenkasten für alle möglichen Wagentypen wird sehr ausführlich behandelt. In einer grossen Anzahl von gut ausgeführten Tafeln sind viele Typenzeichnungen von Wagen wiedergegeben. Leider fehlt meistens die Angabe der Taragewichte, sodass diese Tafeln für den unmittelbaren Gebrauch nur beschränkt verwertbar sind.

In dem Kapitel Lokomotiven wird das Verwendungsgebiet der Lokomotiven beschrieben, wobei die Behauptung aufgestellt wird, der elektrische Lokomotivbetrieb erfordere höhere Betriebskosten, als der Dampftrieb, insofern es sich um ausgedehnte Betriebe handle. Eine derartige Behauptung darf in dieser Allgemeinheit entschieden nicht aufgestellt werden. Beim Vorhandensein billiger Wasserkräfte gibt es unbedingt viele Fälle, in denen die elektrische Lokomotive auch bei langen Linien billiger arbeitet, als die Dampflokomotive. An einer Anzahl von Ausführungsbeispielen werden verschiedene Lokomotivtypen vorgeführt; befremdlich ist, dass dabei die in manchen Beziehungen typischen Ausführungen der Burgdorf-Thun-Bahn, der Valtellina-Bahnen und der Berliner Versuchsbahnen nicht erwähnt werden. Ebenso wohl wie die Grubenlokomotiven hätten wohl auch die elektrischen Bergbahnlokomotiven Erwähnung finden dürfen, da ja gerade für die Bergbahnen (Zahnradbahnen) die Elektrizität eine dem Dampf weit überlegene Betriebskraft darstellt.

¹⁾ Bd. XXXVIII S. 224, Bd. XLI S. 135, Bd. XLII 173.

Im zweiten Hauptabschnitt wird die elektrische Ausrüstung der Fahrbetriebsmittel behandelt. Die bis ins Detail gehende Theorie und Berechnung der Gleichstrommotoren dürfte für den Zweck des Buches doch etwas zu ausführlich geraten sein. Ueber Dreiphasenmotoren sind die Angaben wesentlich spärlicher, obschon gerade diese, als neuere Konstruktionen, auf besonderes Interesse Anspruch erheben dürften. Dass von den direkten Einphasenmotoren, die heute für den Bahnbetrieb in erster Linie in Betracht kommen, noch gar nichts erwähnt ist, beweist neuerdings, wie schnell sich heutzutage technische Sammelwerke überleben.

Der Verfasser hat sich bestrebt, die Fremdwörter möglichst auszumerzen. Wenn man auch hiemit im Allgemeinen einverstanden sein muss, so erscheint es doch bedenklich, dass im Eingang des Buches eine Uebersetzung der angewandten Verdeutschungen angebracht werden musste, womit die Möglichkeit von Missverständnissen von vornherein zugegeben wird. Wenn die jedem Techniker eindeutig verständlichen Worte: «Abszisse» und «Ordinate» durch «Weite» und «Höhe» verdeutscht werden, so erscheint diese Vorsichtsmassregel allerdings nicht überflüssig.

Die Ausstattung des Buches ist vorzüglich und es darf das Zehmesche Werk allen Interessenten als ein äusserst gediegener, mit dem kritischen Blick des erfahrenen Fachmannes geschriebener Leitfaden wärmstens zum Studium empfohlen werden.

Korrespondenz.

An die Redaktion der Schweizerischen Bauzeitung
in Zürich.

Ich weiss, dass es Sie nicht freut, wenn an preisgerichtlichen Entschieden herumgörgelt wird und dass Sie vollends aus dem Häuschen geraten, wenn der Bauherr sich anmasset einen anderen Geschmack zu haben, als das Preisgericht und den ersten Preis nicht zur Ausführung bringt. In dem Welpost-Wettbewerb ist dies jedoch nicht der Fall; denn nach Zeitungsberichten hat der Bundesrat die Ausführung des Entwurfes von René de St-Marcieux beschlossen.

Zu dieser Ausführung möchte ich mir erlauben einige Anregungen zu machen, muss Sie jedoch bitten — bevor Sie weiter lesen — den gierigen Rachen Ihres Papierkorbes zu bedecken und den Rotstift in den hintersten Winkel Ihrer Redaktions-Stube zu tragen.

Also: Das in Bronze auszuführende Denkmal wird, besonders wenn es einmal mit Patina bedeckt ist, in der grünen Umgebung nicht zu voller Wirkung kommen. Daher schlage ich vor, die Erdkugel in Porzellan auszuführen, als Relief-Globus, wobei das Meer, die Seen und Flüsse blau, die Wüste gelb, die Steppen gelbgrün, die Bergketten braun mit weissen Gletschern und die Städte zinnoberrot zu machen wären. 24 Meridiane würden die Zonenzeit markieren und der Globus erhielte durch ein im Fundament verborgenes Präzisions-Uhrwerk eine tägliche Umdrehung. Dann könnten die den Globus umschwebenden Genien als «Horen» dienen, be-

sonders, wenn ihnen ausser den Briefen noch Zeiger in die Hände gegeben würden. So wäre es möglich jederzeit zu sehen, was die Stunde in New-York, Yokohama, Port-Arthur, St. Petersburg und andern wichtigen Orten geschlagen hat, was für unsere Diplomatie von nicht zu unterschätzendem Wert wäre.

Bei der Berna pflanze man eine Kanone auf, die, mit dem Uhrwerk in Verbindung, jeden Abend um 11 Uhr mit fürchterlichem Knall einen Schuss abliesse, als Zeichen, dass nun alle Wirtschaften und Kneipen, besonders auch die behördlich beanstandete Bahnhof-Restaurations zu schliessen seien.

Um neben unserer durch das Präzisions-Uhrwerk versinnbildlichten Uhrmacherei auch die Musikdosen-Industrie zur Geltung zu bringen, könnte man im Fundament eine «Riesen»-Musikdose oder ein Orchestrion anbringen, das, sobald es in einem Lande Mittag ist, dessen Nationalhymne spielen würde, wobei der Yankee-Do-Do nicht vergessen werden dürfte. Für solche Länder, die noch keine Nationalhymne haben, wie z. B. die dem Kannibalismus huldigenden Südsee-Inseln, könnten auch zweckmässig in Musik gesetzte Kriegs-Schreie aushelfen.

Es ist selbstverständlich, dass abends durch ein im Innern der Kugel angebrachtes «Riesen»-Bogenlicht, die ganze, sonst etwas dunkle Umgebung taghell erleuchtet würde, sodass Tag und Nacht der heranreifenden Jugend und den sie begleitenden welschen Kindsmädchen ungeahnte geographische Kenntnisse spielend beigebracht werden könnten.

Dies sind nur einige bescheidene Andeutungen. Ich hoffe, dass die mit der Ausführung betrauten Behörden, den ausgesprochenen Gedanken in noch viel weitgehendem Sinne «fruktifizieren» werden.

Bern, 15. August 1904.

Ein alter, treuer Abonnent und Leser Ihres Blattes.

Redaktion: A. WALDNER, A. JEGHER, DR. C. H. BAER.
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

On demande pour la France un ingénieur-électricien pour organiser et diriger les travaux d'installations électriques de tout genre et le montage des machines à vapeur et électriques. La possession de la langue française est indispensable. (1362)

On demande pour la France un jeune ingénieur sachant très bien l'allemand et le français pour s'occuper de la vente de moteurs électriques et de lampes à arc et de la correspondance relative. (1367)

Gesucht für einen grossen Eisenbahnbau im Auslande (Tropenklima) einige tüchtige Eisenbahn-Ingenieure, die gewandt im Tracieren und erfahren in der praktischen Bauausführung sind. Kenntnis der deutschen Sprache erforderlich, der italienischen erwünscht. (1369)

Auskunft erteilt

Das Bureau der G. e. P.,
Rämistrasse 28, Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
21. August	J. Bolli, Baureferent	Beringen (Schaffhaus.)	Erstellung eines neuen Kanales aus Betonmauerwerk für den Dorfbach.
22. »	Gustav Zehnder, Lehrer	Birmenstorf (Aargau)	Schreiner-, Glaser-, Maler- und Parkettarbeiten zum Schulhaus-Umbau.
22. »	Kantonales Baubureau	Schaffhausen	Erd-, Maurer- und Steinhauerarbeiten (Sandstein- u. Granitarbeiten), sowie das Liefern von T-Eisen und die Bauschmiedearbeiten für die Vergrösserung der Irrenanstalt Breitenau.
22. »	Bureau d. Gesellsch. f. Arbeiterwohnungs-fürsorge Hagenbuch	St. Fiden (St. Gallen)	Gipser-, Schreiner-, Glaser-, Maler-, Hafner-, Tapezierer- und Installationsarbeiten, sowie Lieferung der Kochherde für Neubauten im Hagenbuch.
22. »	Friedr. Waber, Schreiner	Emberg-Steffisburg	Sämtliche Bauarbeiten für einen Neubau beim Zollhaus Emberg-Steffisburg (Bern).
24. »	Bureau der Grossh. badischen Staatseisenbahnen	Basel.	Herstellung der Wein-, Oel- und Möbelwagenrampe im neuen badischen Güterbahnhof Basel.
25. »	Gemeindekanzlei	Isteinerstrasse 216	Ausführung von etwa 1600 lfd. m Drainagearbeiten auf der Jungviehweide.
25. »	Gemeindekanzlei	Liedertswil (Baselland)	Erstellung eines Friedhofgebäudes in Schwanden.
25. »	J. Rath, Gemeindepräsident	Schwanden (Glarus)	Ausführung der Strassen- und Bachkorrektur in Auslikon-Pfäffikon.
26. »	Gemeindekanzlei	Pfäffikon (Zürich)	Sämtliche Arbeiten zur Anlage einer Wasserversorgung in Dottikon. Reservoir 300 m ³
		Dottikon (Aargau)	Kostenvoranschlag 45 000 Fr.
27. »	Leemann, Kantonsgeometer	Frauenfeld (Thurgau)	Vermessung der Waldungen und des Kulturlandes der Bürgergemeinde Weinfelden.
28. »	Werkstättenvorst. d. S.B.B.	Zürich	Lieferung grösserer Partien von diversen Mutterschrauben, Nieten usw.
29. »	Hochbaubureau des Oberingenieurs, Kreis II d. S. B. B.	Basel.	Vergrösserung der Malerwerkstätte und Erstellung eines Magazins (20 700 Fr.), sowie Vergrösserung der Ladestation für Akkumulatoren (4800 Fr.) in der Werkstätte Olten.
30. »	Josef Koch, Präsi. d. Baukom.	Leimenstrasse 2	Bau der Alpenstrasse Grubenhag-Augstboden in Hasle (Entlebuch). Länge etwa 3 1/2 km.
31. »	Adolf Gaudy, Architekt	Hasle-Mooshof (Luz.)	Zimmer-, Schmiede-, Bauschlosser-, Spengler-, Dachdecker- und Installations-Arbeiten, sowie die Eisenlieferung zum Neubau der Toggenburgerbank-Filiale in Rorschach.
31. »	Baubureau, Veilchenweg 1	Rorschach (St. Gallen)	Bau der Waldeggstrasse und des südlichsten Teilstücks der Turnerstrasse.
31. »	Oberingenieur der Rhät. Bahn	Bruggen (St. Gallen)	Die Herstellung der Auffüllung für Erweiterung der Anlagen der Rhätischen Bahn auf Station Landquart (etwa 36 000 m ³).
31. »	Jean Ruegg, Kirchenpfleger	Chur	Erstellung der Wasserleitung mit Hydrantenanlage in Bliggenswil-Bauma.
5. Sept.	Bureau des Gas-, Wasser- und Elektrizitätswerks	Bliggenswil (Zürich)	Lieferung von etwa 3000 m ³ Filter-Sand für die neue Filteranlage auf dem Bruderholz in Basel.
		Basel,	
		Binningerstrasse 8	