Wülfke, G.

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **43/44 (1904)**

Heft 8

PDF erstellt am: **28.04.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Galkhausen und Schüchteln, 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, bezw. 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 Monates 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 «Common wealth», 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 16 350 *t* zurzeit das grösste Kriegschiff. Seine Länge beträgt 138 *m* über alles, die Breite 24 *m*, der Tiefgang 8 *m*. Die beiden Maschinen leisten zusammen 18 000 *P.Si*, womit bei den unlängst stattgefundenen Probefahrten über 19 Knoten Geschwindigkeit erzielt wurden. Zur Dampferzeugung dienen 16 Babcock & Wilcox-Kessel von zusammen rund 4370 m^2 Heizfläche und 130 m^2 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 *Scellier 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 Verwaltungsratmitgliedes 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 Schiffahrtskongress, soll in den Tagen vom 24. bis 30. September 1905 in Mailand stattfinden. Generalsekretär des Kongresses ist Oberingenieur *E. Sanjust di Teulada*, via Sala 3 in Mailand, der jede gewünschte Auskunft erteilt.

Montreux-Berneroberland-Bahn. Der schweiz. Bundesrat hat die Eröffnung des Betriebes auf der Teilstrecke Montbovon-Chateau d'Oex der Montreux-Berneroberland-Bahn[1]) 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 m^2» hat sich uns Herr Architekt *Joh. Metzger* in Zürich II genannt.

Nekrologie.

† **G. Wülfke.** Am vergangenen Samstag, den 13. August 1904, ist in Zürich Architekt G. Wülfke einem Schlaganfalle 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 Herbste 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 Wülfke, 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 Näff & 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 Oberingenieur R. Moser am 1. Januar 1890 Wülfke 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 Wülfke 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 frenndliches 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 Verkennung 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 Dampfbetrieb, 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. Ebensowohl wie die Grubenlokomotiven hätten wohl auch die elektrischen Bergbahnlokomotiven Erwähnung finden dürfen, da ja gerade für die Bergbahnen (Zahnradbahnen) die Elektrizität eine dem Dampfe weit überlegene Betriebskraft darstellt.

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