

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 59/60 (1912)
Heft: 15

Nachruf: Buss, Albert

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 19.02.2026

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

Abbildungen 5 und 6 zeigen sowohl das Kopflager *A* wie das Fusslager *B* in geschlossenem und zerlegtem Zustande.

Es ist leicht erkenntlich, dass diese Lagerung eine Drehung der Statue um ihre Achse gestattet, und dank der Anwendung der Kugellager sind die Reibungswiderstände so sehr vermindert, dass schon ein leichter Windstoss in die Breitseite der 3,5 m hohen Statue (Abb. 7) genügt, um der Windrichtung die Schmalseite (Abb. 1) zuzukehren und so den Druck des Windes auf das geringst mögliche Mass herabzusetzen. Dank seiner Aufhängung auf dem obern Kugellager in *A* ist das Gegengewicht nicht genötigt, diese Drehung mitzumachen, wodurch die Einstellung der Statue selbst nach der Windrichtung noch weiter erleichtert wird. Die Beweglichkeit des ganzen Systems ist begreiflicherweise durch dessen pendelnde Aufhängung wesentlich erhöht und, was von besonderer Bedeutung ist, es werden durch diese alle harten Stösse vermieden.

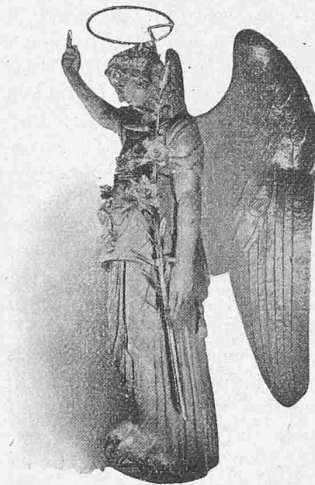


Abb. 7. Seitenansicht der Engelsfigur auf dem Marksturm.

In umgekehrtem Sinne wirkt die Lagerung, wenn der Turm selbst durch heftige Windstösse, durch das Läuten der Glocken oder durch Erdbeben in Schwingungen versetzt wird, denen gegenüber die Statue infolge des Beharrungsvermögens der Gesamtlast von 2500 kg ihre vertikale Stellung beibehalten kann. Der Schwingungsmittelpunkt des Systems liegt nahe der Standfläche der Figur.

Vorkommnisse, wie sie sich z. B. bei dem Erdbeben vom 16. November 1911 am Münster zu Konstanz ereignet haben, wo die Kreuzblume von 130 cm ϕ , 320 cm Höhe und rund 140 Zentner Gewicht von der Turmspitze herunter geschüttelt wurde, sind durch die hier getroffenen Anordnungen gänzlich ausgeschlossen.

Da nach fertiger Aufstellung beide Kugellager sozusagen unzugänglich wurden, musste dafür gesorgt werden, dass ein möglichst widerstandsfähiges und gegen die Einflüsse der feuchten, salzigen Atmosphäre unempfindliches Material zur Verwendung gelangte. Man wählte die beste erhältliche Spezialbronze und bearbeitete alle Teile auf das Allersorgfältigste. Ebenso wurden die Lager durch Schutzmassregeln vor dem Eindringen von Staub oder dem Fortblasen der als Schmiermaterial eingebrachten Graphitpasta gesichert, und schliesslich die Abmessungen der einzelnen Teile sehr reichlich gehalten, d. h. deren spezifische Belastung gering berechnet. Während das verwendete Material einen Belastungskoeffizienten von $K = 0,9$ zulässt, ergibt die Berechnung nach der Stribek'schen Formel:

$$K = \frac{\text{Belastung}}{\text{Kugelzahl}} \times \left(\frac{1/8''}{\text{Kugeldurchmesser}} \right)^2$$

folgende Belastungskoeffizienten:

$$K_{(A)} = \frac{1300}{29} \times \left(\frac{1/8''}{13/8''} \right)^2 = 0,37 \text{ für das Kopflager } A$$

$$K_{(B)} = \frac{2500}{64} \times \left(\frac{1/8''}{13/8''} \right)^2 = 0,322 \text{ für das Fusslager } B.$$

Die Reibungskoeffizienten betragen 0,003 bis 0,005.

† Stephan Luisoni.

Am 1. Oktober d. J. verunglückte anlässlich einer Jagdpartie Ingenieur Stephan Luisoni in Schlieren. Ein junges, arbeitsreiches Leben hat damit ganz unerwartet einen viel zu frühen Abschluss gefunden. Geboren am 28. April 1875 in Stabio im Tessin, besuchte er die Schulen seines Heimat- und Bezirksortes Mendrisio. Nachher durchlief er einen dreisemestrigen Kurs an der technischen Schule

in Verona und vom April 1892 bis Oktober 1894 die Geometer-Abteilung des Technikums in Winterthur. Dann wandte sich Luisoni der Praxis zu. Er arbeitete zuerst beim Stadtbauamt Winterthur, hernach in dem von Oberingenieur Wey geleiteten Rheinbaubureau. Im Jahre 1898 erhielt er eine Anstellung als Adjunkt des Stadt-ingenieurs von Schaffhausen. Zwei Jahre darauf erwarb Luisoni das Patent als Konkordatsgeometer und im Jahre 1901 wurde er von der Gemeinde Altstetten bei Zürich als Leiter des dortigen Gemeindeingenieurbureau gewählt, in welcher Stellung er bis Ende Dezember 1907 verblieb. Nach seinem Rücktritt eröffnete er in Altstetten ein technisches Bureau, das alsbald von Behörden wie auch von Privaten stark in Anspruch genommen wurde. Damals wählte ihn der Bundesrat als Ersatzmann der eidgen. Schätzungskommission des IX. Kreises und in der Folge berief ihn auch das Bundesgericht häufig als Experte in den bei ihm anhängigen Expropriationsstreitigkeiten. Im Jahre 1910 gründete Luisoni mit Herrn Fr. Hofmann ein Bureau für städtischen Tiefbau, als dessen Inhaber er in Verbindung mit Zürcher Architekten eine Reihe bemerkenswerter städtebaulicher Arbeiten geliefert hat. Es sei hier nur an seinen neuen Grundsätzen trefflich umgearbeiteten Bebauungsplan der Gemeinde Albisrieden erinnert, der s. Z. in der Städtebau-Ausstellung viel Beachtung fand. Daneben war Luisoni ein eifriges Mitglied im kantonalen und eidg. Geometerverein, wo er als erfahrener Praktiker, ohne selbst die Wissenschaft gering zu schätzen, zu denen gehörte, die vor übertriebenen Bildungsanforderungen an die Geometer in Wort und Schrift warnten. Im Schosse des zürcherischen Ingenieur- und Architekten-Vereins beteiligte er sich lebhaft an den Vorarbeiten für ein neues Baugesetz. Bei all dieser Arbeit fand er noch Zeit, sich politisch zu betätigen; das Limmattal entsandte ihn denn auch anlässlich der letzten Erneuerungswahlen in den Kantonsrat.

Luisoni war als tüchtiger Fachmann, insbesondere in Expropriations- und Quartierplanfragen weit herum bekannt. Bereits ein vielbeschäftigter und erfahrener Mann der Praxis ergänzte er mit Eifer und Erfolg seine theoretischen Kenntnisse speziell auf städtebaulichem Gebiet durch Besuch von Vorlesungen an der Technischen Hochschule und umfangreiches Literaturstudium. Er verband auch mit bedeutendem technischem Können eine ganz hervorragende Rechtskenntnis, die namentlich den von ihm beratenen Gemeindebehörden in manchen Fällen, die nicht einmal unmittelbar mit seinem Berufe zusammenhingen, zu gute kam. Als bescheidener Mensch, stets dienstbereiter, gefälliger Kollege und fröhlicher Gesellschafter war er überall beliebt. Jeder, der ihn kannte, wird diesem eigenartigen Manne ein liebevolles Andenken bewahren. W.

† Albert Buss.

Am 1. Oktober verschied nach schwerer Krankheit zu Basel A. Buss-Wenger, Gründer und Leiter der A.-G. Alb. Buss & Cie., deren weitausgreifende Tätigkeit auf dem Gebiet eiserner Brückenkonstruktionen, als Unternehmerin von Eisenbahnbauten und Wasserbauten in der technischen Welt allgemein bekannt ist.

Albert Buss ist am 17. Januar 1862 in Badenweiler (Grossherzogtum Baden) geboren und hat seine Jugend im Flecken Oberweiler bei Badenweiler verbracht, wo sein Vater eine Schlosserwerkstätte betrieb. Unter dem strengen Regiment seines Vaters musste sich der junge Buss von frühester Jugend an harte Arbeit gewöhnen. Mit 14 Jahren lieferte er seine erste eigene Arbeit ab in Form eines Schlosses; die Anerkennung des Vaters wurde ihm ein Ansporn, sich weiter in seinem Fache zu vervollkommen. 1875 kam sein Vater anlässlich des Baues der Gotthardbahn nach Luzern, um sich dort an Eisenlieferungen für den Bahnbau zu beteiligen; dort besuchte der junge Buss die Sekundarschule im Untergrund. Nach Oberweiler zurückgekehrt, vollendete er dort seine Lehrzeit als Schlosser. In den Jahren 1881 bis 1883 sehen wir ihn auf der Wanderschaft als Schlosser nach Karlsruhe und Pforzheim ziehen, an welch' letzterem Orte er auch die Kunstgewerbeschule besuchte. Die Erinnerungen an die Schweiz, die er in Luzern lieb gewonnen hatte, zogen ihn aber nach der Schweiz zurück und er trat 1883 in Basel als Schlosser in Arbeit. Im Jahre 1884 machte er sich selbständig und eröffnete eine kleine Schlosserei an der Klarastrasse. In der Folge bezog er mit seinem Geschäfte verschiedene andere, entsprechend dem guten Gedeihen immer grössere Werkstatträumlichkeiten, bis er 1891 das Etablissement der Burckhardt'schen Maschinenfabrik am Rümelinbach kaufte. Im Jahre 1892 verband er sich mit

Ingenieur J. Rosshändler, von der Schweizerischen Zentralbahn, zur Firma Albert Buss & Cie., die nun hauptsächlich den Brückenbau betrieb und bald, im Jahre 1893, das grosse Werk Pratteln einrichtete, aus dem in der Folge so manche stolze Brücke hervorgegangen ist. Die ersten derselben waren die Bahnbrücken der Jura-Simplon-Bahn bei Moudon und bei Châtillens.

Aus weitem Expansionsbestrebungen der blühenden Unternehmung entstand 1897 das Werk Wyhlen in Baden. Mit dem Eintritt des a. Zentralbahndirektors Jakob Mast in die Firma übernahm diese 1898 den ersten Eisenbahnbau, nämlich die Umführung der Elsässerlinie in Basel. Bald folgte der Bau einer Teilstrecke der Bern-Neuenburg-Bahn und Ende 1899 der Bau der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn. Die erste grosse Wasserbauarbeit, den Bau des Elektrizitätswerkes Wangen an der Aare, übernahm die Gesellschaft im Jahre 1900.

Die gewaltige Ausdehnung des Unternehmens führte zur Umwandlung in die Form der Aktiengesellschaft, die auf den 1. Januar 1901 vollzogen wurde. Auch die neue Aktiengesellschaft behielt den Namen des Gründers Albert Buss. Das Eisengeschäft blieb nach wie vor der Kern des ausgedehnten Unternehmens. Wir erwähnen als hervorragende Werke, die aus ihm hervorgegangen sind, den Kuppelbau des Bundesbahnhofes in Luzern, die Rheinbrücke bei Eglisau, den Kuppel- und Hallenbau des neuen Bundesbahnhofes in Basel und den Bietschtalviadukt der Lötschbergbahn. Die Bauabteilung der A.-G. übernahm in der Folge den Bau der mittlern Rheinbrücke in Basel¹⁾ (in Gemeinschaft mit der Firma Ph. Holzmann in Frankfurt), den Ausbau der Strecke Immendingen-Engen der Schwarzwaldbahn (1902), die Ausführung der Bahnlinie Hardtberg-Friedberg in Steiermark (1903), der später die Begründung eines österreichischen Zweiggeschäftes folgte, den Bau der Solothurn-Münster-Bahn mit dem Weissensteintunnel²⁾ (1904), den Bau der Berninabahn³⁾ (1905), den Bau der Wasserwerke Ulm a. D. (1905) und Andelsbuch im Bregenzerwald⁴⁾ (1905), die Ausführung der Sulmtalbahn (1906), des Elektrizitätswerkes Peggau (1906), den Ausbau der Strecke Schaffhausen-Singen (1907), den Bau der Strecke St. Fiden-Romanshorn der Bodensee-Toggenburgbahn (1908), die Arbeiten der Schweizerseite des Wasserwerkes Augst (1908) u. a. m. Erwähnt sei noch die im Verein mit einer deutschen Gesellschaft im Jahre 1909 erfolgte Gründung einer Konstruktionswerkstätte in Italien (Società Italiana per Costruzioni in Ferro e Gasometri, Bollate-Mailand) und die noch vor wenigen Tagen erfolgte Umwandlung der österreichischen Zweigniederlassung in eine Aktiengesellschaft (Oesterr. Baugesellschaft für Verkehrs- und Kraftanlagen in Wien).

Das ist das Werk von Albert Buss.

Der Mann, der dies alles geschaffen hat, war eine ausserordentliche Persönlichkeit. Seine hohe Intelligenz, seine rasche Auffassungsgabe, sein seltenes Gedächtnis, verbunden mit eisernem Fleisse und eisernem Willen, machten ihn zum geborenen Chef eines modernen Grossunternehmens und sicherten ihm die Hochachtung und die Verehrung des Stabes hervorragender Mitarbeiter, die er im Laufe der Jahre um sich gesammelt hat. Finanzielle Misserfolge, welche vor einigen Jahren leider mit einigen grösseren Bauarbeiten verbunden waren, haben ihm viel Sorge gebracht, aber seine ziel-sichere Energie hat auch diese Schwierigkeiten überwunden.

Dass Albert Buss unter den schweizerischen Brückenbauern und Eisenkonstruktoren sowohl als auch unter den Basler Industriellen eine führende Stellung einnahm, und dass er auch im politischen

Kampfe (er hatte 1887 das Schweizer Bürgerrecht erworben) von seinen Freunden — der freigesinnte Mann gehörte der freisinnig-demokratischen Partei an — in die vorderste Reihe gestellt wurde, ist bei dieser Persönlichkeit selbstverständlich. Obwohl nicht Ingenieur, gehörte der Verstorbene auf Grund seiner hervorragenden Verdienste um die Technik dem Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein an.

Albert Buss ist tot, zu früh von uns gegangen. So umfassend sich seine Tätigkeit auch gestaltet hat, seinem alten Berufe blieb er treu: Er blieb ein Mann von Eisen. Sch.



Albert Buss,

Chef der A.-G. Alb. Buss & Co, Basel.

Geb. 17. Jan. 1852.

Gest. 1. Okt. 1912.

e) Amtliche und private Veröffentlichungen, Zeitschriften, Jahrbücher, Berichte u. dgl.

II. *Ausnützung der Wasserkräfte.* 1. Karten, Pläne, Modelle, Baubeschreibungen der Werke; 2. Wasserkraftreserven und künstlicher Ausgleich der Betriebswassermengen; 3. Kombinierte Nieder- und Hochdruckanlagen, Betriebsgemeinschaft der Zentralen; 4. Statistik der ausgenützten Wasserkräfte; 5. Statistik der noch verfügbaren Wasserkräfte; 6. Statistik über Bau- und Betriebskosten; 7. Kraftpreise; 8. Kraftverwendung; 9. Geschäftsberichte.

III. *Schifffahrt.* 1. Uebersicht der schiffbaren Gewässerstrecken der Schweiz; 2. Lagepläne, Längen- und Querprofile der schiffbaren und schiffbar zu machenden Gewässer, sowie der projektierten Schifffahrtskanäle; 3. Schleusen, Hebewerke, Brücken, Hafenanlagen; 4. Förderungsmittel, Schleppboote, Kähne; 5. Literatur u. Statistik.

Die landwirtschaftliche Wassernutzung (Bewässerung und Entwässerung) soll in der 1. Gruppe „Förderung der Landwirtschaft“, die Trinkwasserversorgung in der 37. Gruppe „Gas- und Wasserversorgung“ zur Ausstellung gelangen. Mit diesen Arten der Wassernutzung hat sich somit die 34. Gruppe nicht zu beschäftigen.

Auch die Gruppen 32 „Maschinen“ und 33 „Angewandte Elektrizität“, die zur Gruppe 34 „Wasserwirtschaft“ in einem gewissen Zusammenhang stehen, sollen durch die Gruppe 34 in keiner Weise beeinträchtigt werden. Der Gliederungsplan für die Ausstellung scheidet die Aufgaben der drei Gruppen vollständig auseinander.

In der ersten Untergruppe von 34 „Gewässerkunde“ sollen die wissenschaftlichen Grundlagen der Wasserwirtschaft zur Darstellung gelangen; insbesondere werden die Arbeiten der Schweiz. Landeshydrographie zur Darstellung kommen. Ebenso wird der Wasserwirtschaftsverband sein reichhaltiges Material, Literatur usw., vorlegen.

Die zweite Untergruppe umfasst *Wasserkraftanlagen* und Projekte zu solchen. Sowohl ganze Bauwerke oder einzelne Teile derselben, die durch Karten, Pläne, Ansichten, Zeichnungen und Baubeschreibungen zur Darstellung gebracht werden sollen; womöglich auch in Reliefs, Modellen usw. Die eigentlichen Turbinen und Apparate sind in die Gruppe 32 „Maschinen“ verwiesen.

Miscellanea.

Schweiz. Landesausstellung Bern 1914. Der Präsident des Gruppenkomitee für Gruppe 34: „Wasserwirtschaft“, Nationalrat Ed. Will in Bern, versendet ein Programm für die Ausstellung dieser Gruppe mit Einladung zur Beteiligung. Daraus ist zu ersehen, dass sich die Gruppe 34 wie folgt gliedert:

I. *Gewässerkunde.* 1. Hydrographie: Seen- und Flusskunde, Seen- u. Flusskarten; 2. Hydrometrie: a) Instrumente; b) Graphische Darstellungen und Tabellen; 3. Wasserwirtschaftspläne für die Schweiz. Flussgebiete, Regulierung der Wasserführung der Flüsse, Seeregulierung, Talsperren; 4. Verbesserung des Wasserhaushaltes im Einzugsgebiet: a) Aufforstungen; b) Lawinverbauungen; c) Wildbachverbauungen; 5. Literatur: a) Hydrographie, Hydrometrie; b) Wasserwirtschaft; c) Wasserrechtsgesetzgebung des Bundes und der Kantone; d) Wasserrechtskataster;

¹⁾ Band XLVII, Seiten 1 u. ff. ²⁾ Bd. LVIII, S. 1 u. ff. ³⁾ Bd. LIX, S. 73 u. ff. ⁴⁾ Bd. LV, S. 1 u. ff. Alle diese Abhandlungen sind als Sonderabzüge erschienen.