

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 65/66 (1915)
Heft: 19

Artikel: Erweiterung des Friedhofs Kilchberg
Autor: Jegher, Carl
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-32314>

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

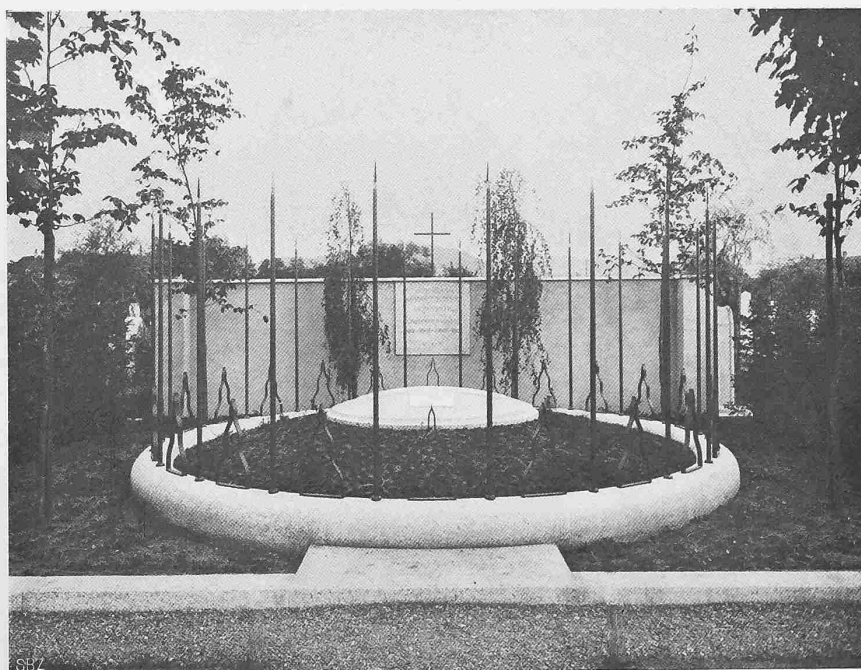
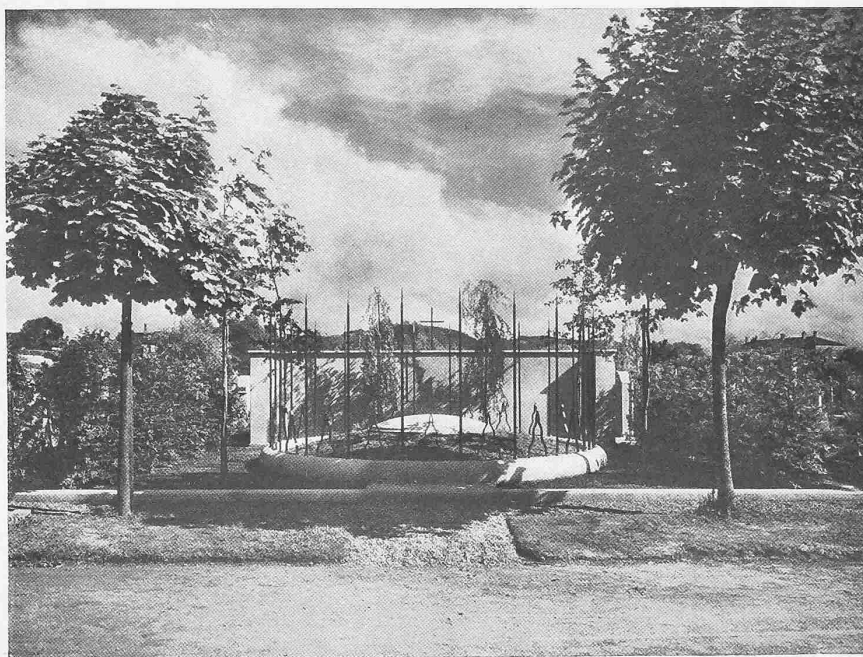
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 21.02.2026

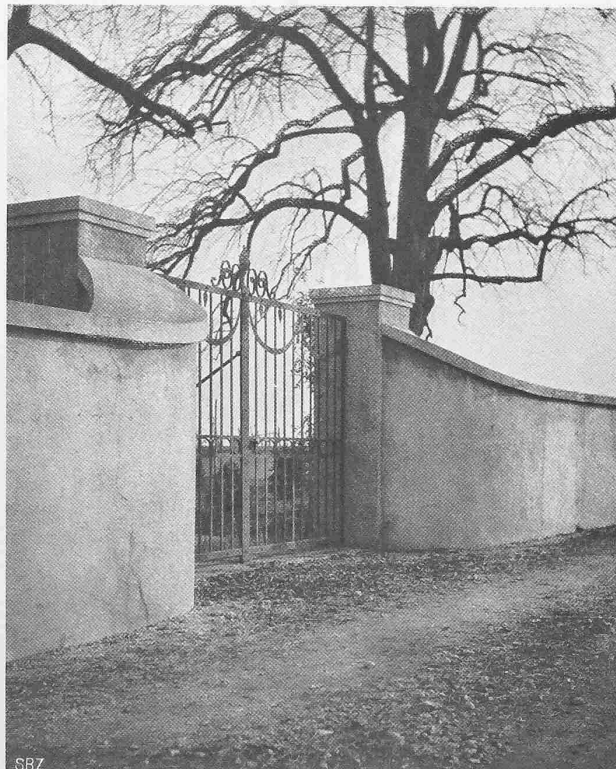
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



GRABSTÄTTE VON BUNDESRAT DR. DEUCHER IN BERN
ENTWORFEN VON ARCH. HANS ED. LINDER IN BASEL



ALTE KIRCHE MIT FRIEDHOF IN KILCHBERG BEI ZÜRICH



DAS NEUE FRIEDHOF-PORTAL IN KILCHBERG
ARCHITEKTEN STREIFF & SCHINDLER, ZÜRICH

nur eine mässige Steigung des Fahrweges, sondern vor allem, und *darauf* kam es mir an, die Erhaltung der Hügel-form, des „Kilch-Berges“. Angeregt durch diese Idee entwarf unser Geometer sein Projekt VI (Abb. 4). Die südliche Grenze wurde etwas um ihre Mitte gedreht, was dem Ganzen bessere Form gab. Aber auch Projekt VI krankt, abgesehen von Einzelheiten technischer und ökonomischer Natur, an seinem ganz und gar unangebrachten Aufwand, an

keinen Einfluss hatte; Verschiedenes entspricht nicht meinen Absichten. Nebenbei sei bemerkt, dass der Voranschlag für die Baukosten zum Entwurf in Abbildung 2 gegen 20% niedriger war als für Projekt VI, und dass die Ausführung nochmals wesentlich unter dem Voranschlag blieb.

Was nun die Frage nach der Berechtigung des „Naturstils“ in diesem Falle anbetrifft, scheint mir die Lösung des scheinbaren Widerspruchs mit der Theorie darin zu

Erweiterung des alten Friedhofs Kilchberg bei Zürich.

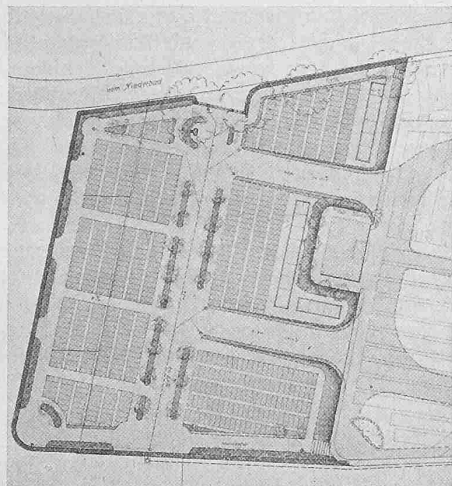


Abb. 1. Geometer-Projekt Nr. V. — 1:1000.

der grundsätzlich verfehlten Auffassung der Aufgabe. Die „architektonische“ Gestaltung, die sonst beim kleinsten Hausgarten selbstverständlich ist, erwies sich hier überhaupt als unzulässig, denn in Wirklichkeit wäre der kleine Friedhof zu einer lächerlichen Karrikatur auf einen monumentalen Campo santo geworden.

Schliesslich verfiel man auf den Ausweg einer Expertise. Alle Pläne wurden Herrn Architekt R. Streiff in Zürich zur Begutachtung unterbreitet, der sich für die Lösung nach Abb. 2 aussprach. Deren Leitgedanke ist, wie bemerkt, die möglichst sorgfältige Anpassung an das Bestehende. Das wirksame Motiv der Mauer mit kräftigen Sandstein-Deckeln wurde aufgenommen, unter absoluter Schonung der Südostecke des alten Friedhofs (Abb. 5, S. 222). Diese vertrug ohne Schaden ein Gegenstück in der noch um 2 m höher liegenden neuen Terrasse beim Leichenhause, welches letzteres durch grüne Umrandung möglichst verdeckt wird. In den beiden Ecken dieser Terrasse stehen zwei Linden. Völlig unberührt blieb auch der alte Teil des Friedhofs; der Weg, der dort vom nördlichen Eingang hinten um die Kirche am Rand des höher liegenden Gräberfeldes zum Punkt 517 führt, wurde fortgesetzt und um die Kuppe herumgeleitet bis zum Fahrweg. Alle Gräber liegen in der Richtung des natürlichen Gefälls, die schmalen Wege zwischen den Gräberreihen somit horizontal. Unterhalb der alten und neuen Mauer bot sich Gelegenheit für Anordnung von Familiengräbern. Hinsichtlich der Ausführung bitte ich zu berücksichtigen, dass ich auf die Bauleitung, die wieder einem Geometer übertragen war,

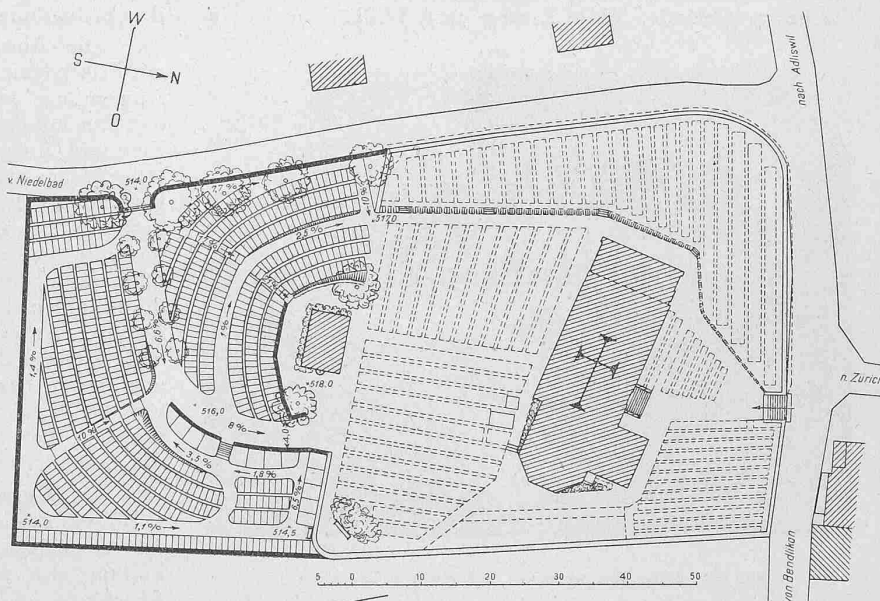


Abb. 2. Alter Friedhof (rechts) und Erweiterung (links) nach Entwurf von Ing. Carl Jegher. — 1:1000.

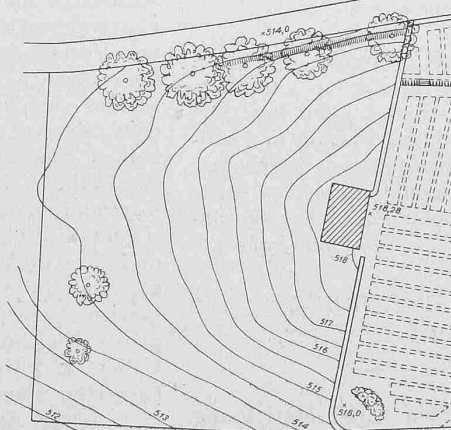


Abb. 3. Kurvenplan des Erweiterungs-Geländes.

liegen, dass Abbildung 2 gar keinen Naturstil, nichts weniger als willkürliche Nachahmung alter Unregelmässigkeiten darstellt, vielmehr eine sachliche, aber sorgfältige Ueberwindung der Geländeschwierigkeiten. Allerdings war mir die Anpassung an das Natürliche, namentlich die Bodenform, wegleitend. Dabei aber strebte ich eine ganz bestimmte und klar aus-

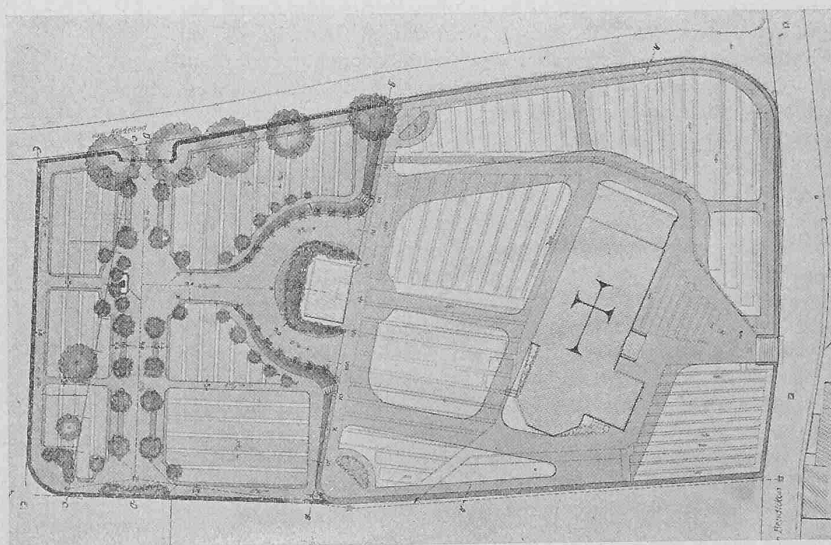


Abb. 4. Geometer-Projekt VI, in Konkurrenz zum Ausführungsprojekt in Abb. 2. — 1:1000.

gedrückte *Ordnung* an. Diese Ordnung ist nicht die übliche, rechtwinklige, sondern eine radiale, bei der alle Teile, namentlich auch die nach oben zunehmenden Steigungen der Wege, den *einen* Zweck haben, *nach der Höhe*, dem Mittelpunkt hinzuleiten. Die Einteilung nähert sich übrigens nach Möglichkeit der Regelmässigkeit der geraden Linie, so besonders in der Eingangs-Allee, dann auch gegen Osten und Süden. Der Plan ist so angelegt, dass bei einer nochmaligen Ausdehnung gegen Süden, auf alsdann ebenflächigem Gelände, ohne Zwang und Willkür auch eine

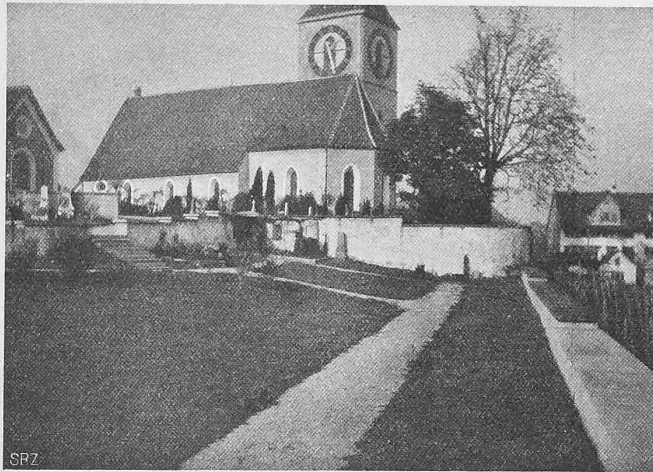


Abb. 5. Blick aus der neuen auf die alte Südostecke, links auf die neue Terrasse des Friedhofs Kilchberg.

durchaus regelmässige Einteilung sich anschliessen kann. Darin sehe ich das Wesentliche: Wir müssen allerdings Regelmässigkeit in der Planung anstreben, aber nur dort und nur so weit als dies ohne sichtlichen Zwang und aufdringliche Willkür, ohne Vergewaltigung des Gegebenen geschehen kann.¹⁾ Im Vernunftwidrigen findet Alles seine Grenzen, auch die Durchführung baukünstlerischer Grundsätze.

Carl Jegher.

Verbesserte Schwingensteuerung für Lokomotiven, Patent Lindner.

Von Geh. Baurat a. D. R. Klien, Dresden.

Bei der bekannten Lindner'schen Anfahreinrichtung für zweizylindrige Verbundlokomotiven erfolgt das Anziehen der Lokomotive in den kurzen Abschnitten vom Abschluss des Frischdampfes durch den Hochdruckschieber bis vor Eröffnung des Dampfaustrittes in den Verbinder durch zugeführten frischen Hilfsdampf. Hierdurch tritt in diesen Abschnitten zu dem Antrieb des Niederdruckkolbens noch der des Hochdruckkolbens hinzu und erhöht die Anzugskraft auf die volle, dem Reibungsgewicht der Lokomotive entsprechende Zugkraft.

Diese erstmalig bei der Lindner'schen Anfahreinrichtung von Verbundlokomotiven zur Anwendung gebrachte Nachfüllung des Hochdruckzylinders nach Abschluss des Verteilungsschiebers kommt bei der verbesserten Schwingensteuerung von Lindner in wesentlich erhöhtem Masse in Anwendung. Während sie sich bei der Anfahreinrichtung und der gebräuchlichen grösstmöglichen Füllung des Hochdruckzylinders von etwa 75% auf weitere etwa 10% des Kolbenwegs erstreckt, erhalten bei Anwendung der verbesserten Steuerung die Hochdruckkolben vierzylindriger Verbundlokomotiven und sämtliche Kolben der Zwillings- und Doppelzwillingslokomotiven eine grösstmögliche Füllung von nur 55 bis 60% und beim Anfahren eine Nachfüllung von 30 bis 25%, wobei die grösstmögliche Füllung der

keine Nachfüllung erhaltenden Niederdruckkolben der vierzylindrigen Verbundlokomotiven möglichst hoch zu halten ist.

Während der Fahrt findet auch bei vollausgelegter Steuerung sowohl bei der Anfahreinrichtung wie bei der verbesserten Steuerung in der kurzen Zeit der Freigabe der kleinen Zugangsöffnung für den frischen Hilfsdampf kein bemerkbares Nachfüllen der Hochdruckzylinder durch frischen Hilfsdampf statt, wie sich dies aus der Dampfdruckschaulinie ergibt.

Die Ausschaltung der höheren Füllungen bei den mit Frischdampf arbeitenden Kolben ergibt aber auch unter Anwendung des gebräuchlichen grössten Schieberhubes für die Fahrstellungen erheblich grössere Kanaleröffnungen für Ein- und Ausgang des Dampfes, sowie grössere Schieberwege, daher eine wesentliche Abminderung der Widerstände für den arbeitenden und abströmenden Dampf, durch die grösseren Schieberwege aber eine Verminderung der Abnutzung der Reibungsflächen von Schieber und Schieberführung. Die angegebene erhebliche Nachfüllung wird durch einen kleinen, in einer Bohrung des Verteilungsschiebers arbeitenden Schieber bewirkt, der mit etwa dem halben Wege des Verteilungsschiebers sich gleichgerichtet mit diesem bewegt. Die einfachste Anordnung ergibt sich für die Steuerung von Heusinger oder Joy mit Kolbenschieber, bei denen die Bewegung des Nachfüllschiebers durch den Voreilhebel des Verteilungsschiebers erfolgt.

Es zeigen Abb. 1 die ursprüngliche Steuerung einer 2 B-Zwillingslokomotive der Sächs. Staatseisenbahnen in der Abschlusstellung des Verteilungsschiebers bei einer Füllung von 75%, Abb. 2 und 2a die nach Lindner auf Abschluss des Verteilungsschiebers bei Füllung von 55% abgeänderte Steuerung, und zwar Abb. 2 nach Abschluss des Verteilungsschiebers und eröffnetem Nachfüllschieber bei einem Kolbenhube von 62% und Abb. 2a nach Abschluss des Nachfüllschiebers bei einem Kolbenhube von 91% des vollen Kolbenhubes. Abb. 3 und 4 sind die den beiden Steuerungen entsprechenden Schaulinien der Anzugskräfte K in den verschiedenen Kolbenstellungen einer Radumdrehung, wobei diese Anzugskräfte als radial gerichtete Strahlen am Laufkreise des Treibrades eingetragen und ihre Enden verbunden sind. Der Vergleich der Anzugskraft in einer Kolbenstellung mit der dem Reibungsgewichte entsprechenden Zugkraft Z lässt in Abb. 4 die grosse Gleichmässigkeit der Anzugskraft K und die geringe Ueber- und Unterschreitung der Zugkraft Z bei der verbesserten Steuerung gegenüber der grossen Ungleichmässigkeit dieser Anzugskraft K und der starken Ueber- und Unterschreitung der Zugkraft Z durch die Anzugskraft K bei der ursprünglichen Steuerung in Schaulinie Abb. 3 hervortreten. Die den Abb. 1, 2 und 2a entsprechenden

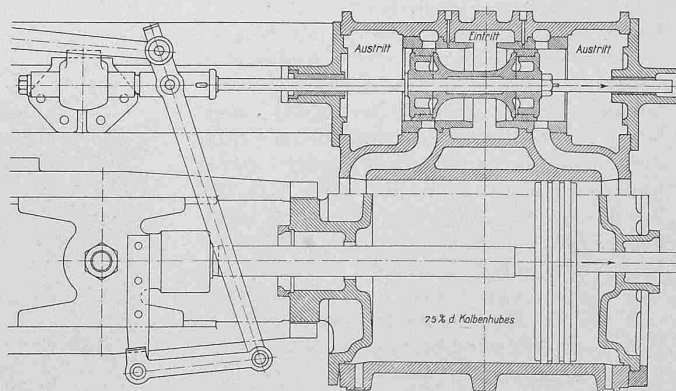


Abb. 1. Ursprüngliche Steuerung einer Zwillings-Lokomotive. — 1:20.

Füllungen sind in den Schaulinien Abb. 3 und 4 eingetragen. Hieraus ergibt sich bei der verbesserten Steuerung volle Sicherheit im Anziehen und Wegbleiben des Rad-schleuderns beim Anziehen.

¹⁾ Vergl. den «Rosenbergfriedhof» in Winterthur von Rittmeyer & Furrer, dargestellt in Bd. LXIV, S. 227 (26. Dez. 1914).