

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 1/2 (1883)
Heft: 26

Artikel: Ein neuer Thürschliesser
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-11149>

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: 14.03.2025

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

nothwendig, die Entwässerungscanäle unter die Seitenzuflüssen der Rhone durchzuführen.

Ziemlich reichhaltig war auch hier wieder die Ausstellung des Cantons *Waadt*. Vorgelegt waren Pläne und Berichte über die Correction der *Veveysse*, Trockenlegung der Ebene der *Orbe* nebst Eindämmung des *Talent-Baches*, Correction der *Broye*, *Rhonecorrection* und verschiedene Elaborate und Broschüren betreffend die Wasserstandsverhältnisse des *Genfersees*, die bekanntlich den Gegenstand eines Processes zwischen den Cantonen *Waadt* und *Genf* bilden. Eine Reihe von Details über das Wasserbauwesen dieses Cantons finden sich in der schon beim Strassenbau erwähnten Schrift von Herrn Cantonsingenieur *Gonin*, wovon wir hier nur einige Andeutungen machen können. Zum Zweck der Entwässerung der Ebene der *Orbe* ist schon seit 1856 eine Reihe von Arbeiten im Gange, bestehend in Fluss- und Bachcorrectionen und Aushebung von Entwässerungscanälen, wofür bisher 765 000 Fr. verausgabt sind. Die Correction der *Broye* und ihrer Nebengewässer ist seit 1851 im Bau und erstreckt sich auf nahezu 24 km Länge; sie steht übrigens im Zusammenhang mit der Correction der *Juragewässer* und der Tieferlegung des *Murtnersees*. Die Ausgaben hierfür sind bis jetzt auf 850 000 Fr. gestiegen. Bei der *Rhonecorrection*, die seit 1836 in Arbeit ist, wurde auf der *Waadt-länderseite* zuerst das System der Sporen und Hinterdämme („*arriere bords*“), später dagegen das System der Paralleldämme angewandt. Die Arbeiten an der *Rhone* im Canton *Waadt*, die jetzt als fertig anzusehen sind, haben etwa 2 Millionen gekostet. Andere Arbeiten betreffen die *Grande Eau*, die *Eau froide*, beides Zuflüsse der *Rhone* und die *Baie de Clarens*, letztere lange ein Alles verheerender, nun aber vollständig gebändigter, in den *Genfersee* mündender Bergstrom, dessen einst wüster Schuttkegel jetzt mit Villen und Weingärten bebaut ist. Die Gesamtauslagen für *Gewässercorrectionen* in diesem Canton seit 1836 mögen sich auf 6 Millionen Fr. belaufen.

Hat uns dieser Blick in die Ausstellung überzeugen können, dass in der Schweiz allerorts das ernste Bestreben herrscht, den Zustand der Gewässer zu verbessern, dass für diesen Zweck grosse Anstrengungen gemacht und gewaltige Summen ausgegeben werden, so drängt sich die Frage auf, ob diese

Anstrengungen im Wasserbauwesen auch wirklich von Erfolg gekrönt, ob damit wirklich eine bessere Zukunft geschaffen ist und grosse Katastrophen verhütet werden können. Auch Herr v. Salis hat sich am Schlusse seines Werkes diese Frage vorgelegt, und glaubt sie bedingungsweise in bejahendem Sinne beantworten zu können, insofern erstens die angewendeten technischen Mittel die richtigen, dem Character des Wasserlaufes entsprechenden sind, zweitens die einmal begonnenen Arbeiten nicht auf halbem Wege stehen bleiben, sondern auch wirklich voll und ganz durchgeführt werden, und endlich drittens die vollendeten Werke fortwährend beaufsichtigt, unterhalten und wo nöthig ergänzt, und nicht etwa die hierzu erforderlichen Mittel verweigert werden. Dass einzelne der bereits ausgeführten kleinern und grössern *Correctionsarbeiten* ihren Zweck vollkommen erfüllen, dafür sind jetzt schon Beweise vorhanden. So ist durch die nahezu vollendete *Rhonecorrection* im Canton *Wallis*, in Verbindung mit den Entwässerungsanlagen, der *Versumpfung* und *Ueberschwemmung* des *Thales* Einhalt gethan, und sind verschiedene seither eingetretene Hochwasser ohne Schaden verlaufen. Aehnliches lässt sich von der

Aarecorrection im *Haslithal* sagen. Auch die *Juragewässer-correction* hat, obwohl noch nicht ganz vollendet, ihre Probe bei den ausserordentlichen Hochwassern vom September 1881 und December 1882 mit gutem Erfolg bestanden. Die *Rheincorrection* im Canton *St. Gallen* kann so lange nicht als abgeschlossen betrachtet werden, als sie nicht auch auf dem österreichischen Ufer ganz vollendet und der schon längst projectirte Durchstich von *Diepoldsau* nach dem *Bodensee* ausgeführt ist; immerhin sollten sich dort, wo die Uferbauten fertig gestellt sind, die verheerenden Katastrophen von 1868 und 1871 nicht wiederholen. Die grösstentheils vollendete *Aa- und Melchaa-Correction* in *Obwalden* verspricht ihren Zweck, der *Versumpfung* des umliegenden Geländes zu wehren, zu erfüllen. Die an der *Töss*, *Thur* und *Glatt* ausgeführten Arbeiten haben dort, wo sie ganz fertig gestellt waren, den seitherigen Hochwassern, insbesondere demjenigen vom September 1881, widerstanden und hat sich das angewendete *Correctionssystem* als rationell erwiesen. Eine Reihe früher den Ortschaften und Ländereien gefährlicher *Wildbäche* ist durch die *Verbauungsarbeiten* und durch *Wiederbewaldung* ihrer *Quellgebiete* bezähmt und unschädlich gemacht worden. Wird in gleichem Masse mit den Arbeiten fortgefahren, so ist hoffentlich die Zeit nicht mehr fern, da die *Verheerungen* durch Wasser, wenn auch nie ganz verschwinden, doch nur noch zu den seltenen *Ausnahmen* gehören werden.

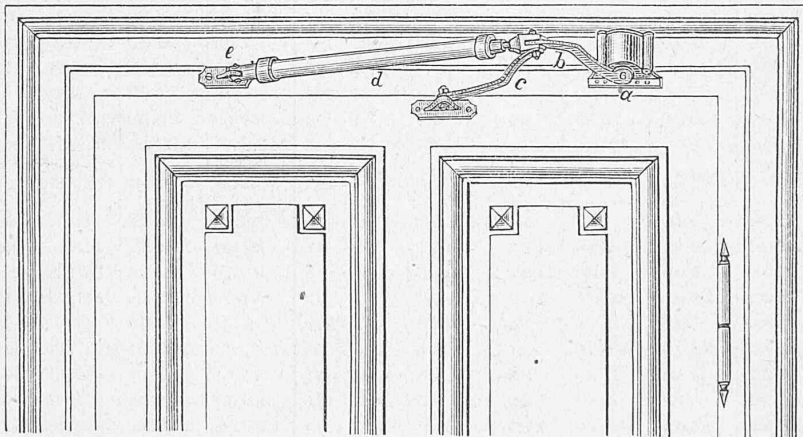
Das auf der Ausstellung vorgeführte *Wasserversorgungs- und Canalisationswesen*, sowie die *Besprechung* des *Brückenbaues* sollen im nächsten Bande dieser Zeitschrift behandelt werden.

Ein neuer Thürschliesser.

Es ist Jedermann bekannt, dass die bis jetzt construirten Thürschliesser entweder nur sehr mangelhaft oder dann allzu rigorös ihre Functionen verrichten, dass, mit andern Worten, die mit solchen Apparaten versehenen Thüren entweder *gar nicht schliessen*, oder dann mit *Wucht zugeworfen werden*.

Welche von beiden *Inconvenienzen* die unangenehmere ist, soll hier dahingestellt bleiben; weder die eine noch die andere Function entspricht dem gewünschten Zwecke.

Die wenn auch noch so gut construirten *Federthürschliesser* functioniren bekanntlich nur geraume Zeit und wenn dieselben durch *Anziehen* der Feder wieder in *Thätigkeit* gebracht werden, so tritt gewöhnlich der gerügte *Uebelstand* des *Zuschlagens* ein; ein richtiger *Regulator* ist bei diesen Apparaten nicht vorhanden, d. h. es ist nicht möglich, die Feder so zu reguliren, dass entweder der eine oder der andere Fehler verhütet wird.



In neuerer Zeit ist nun ein *pneumatischer* Apparat construir worden, der diese *Uebelstände* beseitigt. — Dieser sog. *pneumatische Thürzuschlag-Hinderer* vereinigt folgende *Vorzüge*:

1. Er verhindert das *Offenbleiben* der Thüre.
2. Er macht das *heftige Zuschlagen* auch der *schwersten* Thüre vollständig unmöglich, selbst wenn dieselbe mit *Gewalt* zugeworfen werden wollte. Die Thüre geht langsam aber vollständig von selbst zu und klinkt ein.

Es ist in die Augen springend, dass diese *Vorzüge* ihn zu *häufiger* Anwendung berechtigen und die *andern Systeme* nach und nach *verdrängen* müssen. Für *innere Abschluss-thüren* von *Geschäftslocalitäten*, von *Restaurants*, von *Krankenhäusern* insbesondere ist derselbe von *unschätzbarem Werthe* und er dürfte sich wohl bald *überall Bahn* brechen.

Der Apparat hat ferner den *Vortheil*, dass er *einfach* und *solid* construir ist; er besteht im *Wesentlichen* aus folgenden *Bestandtheilen*:

1. aus einer solid gearbeiteten Feder im Gehäuse *a*, welche durch das daran befestigte Stellrad je nach Bedürfniss mehr oder weniger angespannt werden kann;

2. aus dem Luftdruck-Apparat, bestehend aus einer messingenen Röhre *d*, in welcher sich ein Kolben hin und her bewegt;

3. aus dem Hebel *c*, der mit dem Kolben verbunden und an die Thüre festgeschraubt ist und die Thüre zuschiebt.

Wird die Thüre geöffnet, so zieht sich der Kolben aus und saugt durch eine am Ende der Röhre befindliche mit einer Schraube regulirbare Oeffnung unterhalb des Kolbens Luft ein. Beim Schliessen drückt dann die Feder *a* den Kolben zurück, die Luft wird zusammengepresst und entweicht nur allmählig wieder durch die soeben genannte kleine Oeffnung, wodurch eben der Zuschlag verhindert wird.

Eine sehr sinnreiche Construction und ein wesentlicher Bestandtheil des Apparates ist auch die Schliessklappe, welche ein ganz regelmässiges Functioniren der Thüre bewirkt. Der Thürschliesser kann mit Leichtigkeit von Jedermann angebracht werden. Je nachdem man den Zutritt resp. Austritt der Luft mit der Schraube regulirt, hat man es in der Hand, die Thüre langsam oder rascher zu schliessen.

Einige Aufmerksamkeit verlangt der Apparat nur hinsichtlich des Einölebens. Es ist ein besonderes Schmierloch oben in der Röhre angebracht, in welches ab und zu etwas Oel hinein gegossen werden muss. Bei eintretendem Frost ist es rathsam, für diejenigen Apparate, welche der Kälte ausgesetzt sind, wie z. B. an Hausthüren, das Oel mit Petroleum zu mischen, indem man sonst Gefahr laufen könnte, dass das dem Kolben anhaftende Fett gefriert und dessen Bewegung hindert. Selbstverständlich darf auch die Thüre nicht klemmen und es muss das Thürbeschläge so angebracht und unterhalten sein, dass der Gang der Thüre ein leichter ist.

Will man den Apparat ausser Thätigkeit setzen, z. B. im Sommer, wenn man während des Tages die Thüre offen halten will, so geschieht dies einfach durch das Einstellen eines kleinen Sperrhackens beim Federkasten *a*.

Diese Apparate, in Deutschland patentirt, werden in Berlin vom

Hause E. Koblick angefertigt und können in Zürich von dessen Agenten bezogen werden.

Ich habe durch eigene Erfahrungen die Vorzüge dieses Apparates, den ich an einer Thüre meiner Wohnung angebracht habe, kennen gelernt und bin überzeugt, dass diese Construction bis jetzt die vollkommenste ihrer Art ist. *Sch.-K.*

Literatur.

Koch, Schweizerischer Baukalender 1884, fünfter Jahrgang, Cäsar Schmidt, Zürich. Preis Fr. 4. — ist soeben erschienen.

Der Kalender ist zu bekannt, als dass es nothwendig erschiene auf seine Vorzüge näher einzutreten, es mögen deshalb hier nur die Ergänzungen, die der neue Jahrgang erlitten hat, erwähnt werden. Bei den Festigkeitsangaben der Bausteine sind die neuesten Untersuchungen unserer Festigkeitsanstalt benutzt worden. Die Resultate der Versuche bez. der Cemente sind in eine übersichtliche Tabelle gebracht worden, die den Unterschied der einzelnen Materialien besonders hervorspringen lässt, sowie deren gemeinschaftliche Eigenschaften hervorhebt.

Zum ersten Mal begegnen wir einer Tabelle mit den deutschen Normalprofilen für Eisen, soweit es im Hochbau zur Verwendung kommt. Es wird wohl nicht mehr lange dauern, so haben diese Profile die alten unrationellen ausser den Markt gesetzt.

Im Anhang sind die officiellen Actenstücke des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins ergänzt und berichtigt (Honorarnorm für Ingenieure und Architekten, Bindemittelprüfungen etc.) Das Mitgliederverzeichnis ist nach dem jüngsten Bestande richtig gestellt und schliesslich hat das Gesetz betreffend Urheberrechte, welches mit dem 1. Januar 1884 in Kraft treten wird, in extenso Platz gefunden.

Es hat uns ganz besonders gefreut, dass der Kalender diesmal vor Neujahr erschienen ist, und dieser Umstand wird seinen Erfolg ohne Zweifel wesentlich erhöhen.

Redaction: A. WALDNER.
Claridenstrasse 30, Zürich.

Einnahmen schweizerischer Eisenbahnen.

NORMALBAHNEN	Be- triebs- länge	Im November 1883				Differenz g. d. Vorjahr			Vom 1. Januar bis 30. Novbr. 1883				Differenz g. d. Vorjahr		
		Personen	Güter	Total	pr. km	Total	p. km	in %	Personen	Güter	Total	pr. km	Total	p. km	in %
Centralbahn	323	268 000	490 000	758 000	2 346	+ 12 100	+ 37 + 1,6	4 275 208	5 424 553	9 699 761	30 030	+ 360 406	+1 116 + 3,9		
Basler Verbindungs-	5	1 800	18 000	19 800	3 960	+ 2 210	+ 442 +12,6	42 893	187 065	229 958	45 992	+ 2 169	+ 434 + 0,9		
Aarg. Südbahn	58	16 300	58 000	74 300	1 281	+ 5 776	+ 100 + 8,5	195 059	666 186	861 245	14 849	+ 353 917	+5 313 +55,7		
Wohlen-Bremgarten	8	670	450	1 120	140	- 241	- 30 -17,7	8 632	5 834	14 466	1 808	- 748	- 93 - 4,9		
Emmenthalbahn	46	13 800	18 200	32 000	695	- 138	- 3 - 0,4	164 339	203 170	367 509	7 989	+ 9 778	+ 213 + 2,7		
Gotthardbahn	266 ¹⁾	300 000	480 000	780 000	2 932	- 68 901	- 463 -13,6	4 578 704	5 127 423	9 706 127	36 489	+ 4 147 357	+5 348 +17,2		
Jura-Bern-Luzernbahn Bern-Luzern-Bahn	351	235 000	331 000	566 000	1 613	- 459	- 1 - 0,1	3 635 633	3 543 243	7 178 876	20 452	+ 329 598	+ 939 + 4,8		
Bödeli-Bahn	9	2 400	2 250	4 650	516	- 285	- 32 - 5,8	113 875	30 888	144 763	16 084	- 10 220	-1 136 - 6,6		
Nordostbahn	541	336 000	634 000	970 000	1 793	- 141 565	- 262 -12,8	5 774 082	7 369 872	13 143 954	24 296	+ 703 048	+1 300 + 5,6		
Zürich-Zug-Luzern	67	45 000	80 000	125 000	1 895	- 11 096	- 166 - 8,2	1 155 730	815 703	1 971 433	29 424	+ 316 363	+4 722 +19,1		
Bötzbergbahn	58	40 000	137 000	177 000	3 052	- 597	- 10 - 0,3	774 010	1 404 512	2 178 522	37 561	+ 70 649	+1 218 + 3,4		
Effretikon-Hinwil	23	3 800	6 600	10 400	452	- 1 731	- 75 -14,2	65 534	83 506	149 040	6 480	+ 4 421	+ 192 + 3,1		
Suisse Occidentale	599	382 000	527 000	909 000	1 517	+ 39 185	+ 65 + 4,5	5 272 225	5 747 115	11 474 340	19 156	- 265 555	- 443 - 2,3		
Bulle-Romont	19	4 290	12 840	17 130	902	+ 830	+ 44 + 5,1	55 351	142 319	197 670	10 404	+ 10 670	+ 562 + 5,7		
Tössthalbahn	40	11 162	10 122	21 284	523	- 743	- 19 - 3,5	140 764	118 714	259 478	6 487	- 2 053	- 51 - 0,8		
Verein. Schweizerb.	278	290 500	265 900	496 400	1 785	+ 1 993	+ 7 + 0,4	3 343 233	2 782 650	6 125 883	22 035	+ 353 921	+1 273 + 6,1		
Toggenburgerbahn	25	12 560	10 230	22 790	912	+ 2 083	+ 84 +10,2	160 462	98 754	259 216	10 368	+ 11 510	+ 460 + 4,6		
Wald-Ruti	7	2 840	2 250	5 090	727	+ 107	+ 15 + 2,1	34 646	26 312	60 958	8 708	+ 207	+ 30 + 0,4		
Rapperswyl-Pfäffikon	4	1 240	430	1 670	417	- 163	- 41 - 8,9	16 346	5 084	21 430	5 358	- 308	- 77 - 1,4		
19 Schweizer Normalb. 1) 1882 16 km. weniger	2727	1 907 362	3 084 272	4 991 634	1 830	- 161 635	- 70 - 3,7	30 261 726	33 782 903	64 044 629	23 455	+ 6 395 130	+1 605 + 7,3		
SPECIALBAHNEN															
Appenzeller-Bahn	15	6 437	5 888	12 325	822	+ 230	+ 16 + 2,0	93 071	66 258	159 329	10 622	+ 13 349	+ 890 + 9,2		
Arth-Rigibahn	-	-	-	-	-	-	-	170 228	10 897	181 125	16 466	+ 39 692	+3 608 +28,1		
Lausanne-Echallens	15	3 823	1 143	4 966	331	- 435	- 29 - 8,1	49 436	13 952	63 388	4 226	+ 1 083	+ 72 + 1,7		
Rigibahn (Vitznau)	-	-	-	-	-	-	-	403 927	19 420	423 347	60 478	+ 35 856	+5 051 + 9,1		
Rorschach-Heiden	7	1 780	1 559	3 339	477	- 114	- 16 - 3,3	48 178	21 626	69 804	9 972	+ 1 821	+ 260 + 2,7		
Uetlibergbahn	9	1 118	69	1 187	132	- 352	- 39 -22,8	134 923	4 991	139 914	15 546	+ 61 748	+6 861 +79,0		
Wädenswil-Einsiedeln	17	7 000	4 800	11 800	694	- 528	- 31 - 4,3	191 649	56 927	248 576	14 622	+ 32 195	+1 894 +14,9		
5 Schwz. Specialbahnen	63	20 158	13 459	33 617	534	- 1 199	- 19 - 3,4	1 091 412	194 071	1 285 483	15 870	+ 185 244	+2 287 +16,8		