

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 1/2 (1883)  
**Heft:** 10

**Nachruf:** Winnizki, Leopold

#### **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:** 22.02.2026

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

von den Obersten Siegfried, Dumur und Lochmann übernommen.

Die Publication und Fortsetzung der Aufnahmen waren die vom Bunde gestellten weitern Aufgaben des Bureaus.

Umsichtig und energisch nahm Oberst Siegfried die ihm gewordene Aufgabe an die Hand, so dass schon im Jahre 1870 die erste Lieferung des zweiten, resp. des dritten grossen topographischen Kartenwerkes der Schweiz erscheinen konnte. Diese neue Publication, die an wissenschaftlichem Werthe und practischem Nutzen der Dufourkarte durchaus nicht nachsteht, führt den Titel: „Topographischer Atlas der Schweiz im Massstab der Originalaufnahmen.“ Bünd und Cantone theilen sich in die Kosten dieses grossen Unternehmens. Jedes Blatt dieses Atlas, zum Unterschied vom Dufouratlas (Dufourkarte) Siegfriedatlas genannt, bildet je nach dem 1:25 000 oder 1:50 000 betragenden Massstab  $\frac{1}{64}$  oder  $\frac{1}{16}$  eines Blattes der Dufourkarte. So wird dieser Siegfriedatlas bei seiner Vollendung aus nicht weniger als 561 Blättern von 35 auf 24 cm bestehen. Bis jetzt sind 22 Lieferungen à 12 Blatt, also im Ganzen 268 Blätter erschienen. Die im Massstab 1:50 000 aufgenommenen Blätter des Hochgebirges werden lithographirt, diejenigen im Massstab von 1:25 000 in Kupfer gestochen. Mit Rücksicht auf die militärisch wissenschaftliche Bestimmung dieses Kartenwerkes wird die Terraindarstellung ausschliesslich durch Niveau-curven von 10 oder 30 m Aequidistanz gegeben, und nur die Felspartien werden mit Nachahmung der Formen schraffirt. Genauigkeit und Deutlichkeit lassen in Folge dieser Manier der Terrainwiedergabe nichts zu wünschen übrig, und macht es dem Laien Mühe, sie zu lesen und lässt sie ihn deshalb bei seinem mangelnden Verständniss ungleich kälter, als die *reliefartige* Dufourkarte: dem Staate und der Wissenschaft leistet sie die besten Dienste und ist ihnen schlechtweg unentbehrlich.

Um den Bedürfnissen des Staates, der Cantone, Gesellschaften, Wissenschaft etc. entgegenzukommen, und durch möglichst billige Preise die Kartenwerke populär zu machen, besorgt das eidg. topographische Bureau unter der Leitung seines jetzigen Chefs, des Herrn Oberst Lochmann, in neuester Zeit auch Ueberdrücke seiner Kartenwerke in 1—3 Farben.

So entstanden unsere eidgenössischen topographischen Kartenwerke.

Wir haben allen Grund, uns ihrer zu freuen; nannte doch ein Kenner, wie Petermann, die Dufourkarte bei ihrem Erscheinen die *vorzüglichste* Karte der Welt und äusserte sich die gleiche Autorität bei der Publication der ersten Lieferungen des Siegfriedatlas: „Jedenfalls wird die Schweiz durch dieses Unternehmen hinsichtlich der offiziellen Karten von neuem an die Spitze der Staaten treten, da kein anderes Land ihr etwas Aehnliches an die Seite zu setzen hat.“

### Das pathologische Institut der Universität Zürich.

Erbaut von Staatsbausinspector O. Weber.  
(Hiezu die Zeichnungen auf Seite 61.)

Bei Eröffnung des alten Anatomiegebäudes im Jahre 1842 waren die Disciplinen der Anatomie und Physiologie noch in einer Professur vereinigt. Seither ist nicht nur für die Physiologie ein besonderer Lehrstuhl errichtet worden, sondern es hat sich auch die pathologische Anatomie zu einem der bedeutsamsten Zweige der medicinischen Wissenschaften entwickelt. Dazu kam die steigende Frequenz der medicinischen Facultät und die Vermehrung des Unterrichtsmaterials aus den klinischen Instituten. Während die Zahl der Medicin-Studirenden beim Bezuge des alten Anatomiegebäudes ca. 60 per Semester betragen hatte, ist dieselbe in den Jahren 1879 und 1880 auf 180 gestiegen; die Zahl der Leichen stieg von kaum 250 pro Jahr auf 400—500. So kam es, dass das Gebäude seinem Zwecke nicht mehr entsprach und sich wirkliche Uebelstände einstellten, bis vor zwei Jahren der Cantonsrath beschloss, ein neues Ana-

tomiegebäude, das pathologische Institut, nach den vorgelegten Plänen zu erbauen. Der Bau wurde sofort an Hand genommen und es konnte das neue Gebäude nach circa 1½ jähriger Bauzeit im October 1882 bezogen werden. Als Baustelle wurde ein Theil des Spitalfriedhofes hinter der alten Anatomie, ein sanft ansteigendes Terrain, gewählt. Die zu erstellenden Räumlichkeiten vertheilten sich auf ein vorderes Hauptgebäude, das mehr der Theorie dient und die Sammlungen enthält, und auf ein hinteres, welches die Leichenräume in sich fasst und für die Sectionen bestimmt ist. Beide Gebäude sind mittelst einer Veranda verbunden und zwar der Art, dass vom Podest der Haupttreppe (s. Schnitt) dieser Verbindungsgang auf die Höhe des Erdgeschosses des Hintergebäudes, resp. in den grossen Sectionsaal hinüberführt. Auf diese Anordnung führten die Terrainverhältnisse und es konnte dadurch eine wirkungsvolle Perspective erzielt werden (s. Haupteingang — mittlere Treppenarme — Verbindungsveranda).

Das *Hauptgebäude* enthält:

- 1) im Kellergeschoss: Räume für Chemicalien und andere Utensilien, Waschküche, Heizungs- und Kohlenraum, Ställe für Versuchsthiere und ein Zimmer für einen Abwart und Heizer, Keller etc.;
- 2) im Erdgeschoss: ein Auditorium mit Garderobe, ein Vorbereitungszimmer, ein Präparatenzimmer, ein Abwartzimmer, ein chemisches Laboratorium, ein Zimmer für den Director, ein Zimmer für Pilzculturen, ein Professoren- und ein Assistentenzimmer, Corridore, Aborte etc.;
- 3) im ersten Stock: Microscopirsaal (südlich), Laboratorium, Zimmer für Professoren, Assistenten, Lingerie und Instrumente, Zimmer für Vivisectionen, Sammlungsräume etc.;
- 4) im zweiten Stock, Mittelbau: die Abwartwohnung. Das *Hintergebäude* enthält:

- 1) im Kellergeschoss (beinahe ganz über dem äussern Boden): die Leichenräume nebst Wart- und Ankleidezimmern, Aborten etc.;
- 2) im Erdgeschoss: Corridor und Sectionssaal, Operationszimmer, Aufzugszimmer für die Leichen.

Die Leichen nebst dem Abwart werden vom Kellergeschoss mittelst eines hydraulischen Aufzuges in's Parterre befördert.

Beide Gebäude sind wirksam ventilirt, das Hintergebäude mittelst Maschinenbetrieb; die Beheizung besteht in Dampfwasserheizung und die Beleuchtung geschieht mittelst Gas.

Der Voranschlag betrug Fr. 190 000, die Baukosten (incl. Umgebungsarbeiten) betragen Fr. 190 127. 83. Der Cubikmeter Gebäudekörper (gemessen vom Unterkant Sockel bis Oberkant Dachgesims) kostet annähernd 20 Fr.

Der Voranschlag für das Mobiliar betrug Fr. 34 000, die Ausgaben betragen Fr. 34 384. 77.

### Necrologie.

† Leopold Winnizki. Am 22. August starb in Bern Leopold Winnizki, ein Ingenieur, den, wie so manchen andern, sein dornenvoller Beruf viel im Leben umhergejagt hatte. Nun hatte er seine feste Stätte sich gegründet, da kam der erbarmungslose Tod und riss den kräftigen, erst 35jährigen Mann ganz plötzlich heraus aus seinen Arbeiten und Entwürfen, weg von seiner Familie und seinem Freundeskreise.

Geboren im März 1848 in Oftringen als der Sohn eines im Aargau eingebürgerten polnischen Flüchtlings, besuchte L. W. die dortige Primarschule und nachher 2 Jahre lang die Secundarschule. Leider verlor er den Vater sehr früh und so konnte für seine Erziehung und Bildung nicht sehr viel gethan werden. W. entschloss sich, den Beruf eines Mechanikers zu erlernen. Schon als er kaum die Lehrzeit hinter sich hatte, zeigte sich seine hervorstechendste Eigenschaft, die einer gewaltigen Energie, die ihr Ziel immer fest im Auge behielt. Dieser seiner Energie allein hatte er es zu verdanken, dass es ihm möglich wurde, trotz mangelhafter Vorbildung und trotz seiner beschränkten Mittel das Poly-

technikum in Zürich zu besuchen. Dann gings hinaus in die Fremde; in Oesterreich und Ungarn (Wien und Pest) arbeitete er; zuerst — der Ungunst der Zeiten wegen — als einfacher Arbeiter und erst langsam schwang er sich durch seine Tüchtigkeit zum Leiter grösserer Werkstätten empor. Als in Bern eine Waggonfabrik errichtet wurde, so berief man nun auch W., dessen Tüchtigkeit seine Freunde kannten, hierhin. Auch diese Stellung hielt ihn nicht allzulange; noch einmal versuchte er's mit einer ähnlichen in der Waggonfabrik zu Freiburg; aber die Sehnsucht nach einer selbstständigen Lebensstellung war zu gross in ihm und so übernahm er mit zwei Compagnons eine mechanische Werkstätte in Aarwangen. Geschäftlich zwar waren seine dort gesammelten Erfahrungen trüber Art; doch that er dort den wichtigsten Schritt zu einer festen Lebensstellung, indem er in Aarwangen 1878 seine Gattin holte. Mit dieser zog er nun nach Bern und übernahm ebenfalls hier eine mechanische Werkstätte mit einem Associé, ein Geschäft, dessen Aufblühen er sich nun mit rastloser Energie und mit gewaltiger Arbeitskraft und Arbeitsfreudigkeit widmete. Wenn es irgendwo heisst, das Köstlichste im Menschenleben sei Mühe und Arbeit, so war das ganz nach seinem Herzen gesprochen. Ihm war am wohlsten, wenn die Arbeit ihm beinahe über den Kopf wuchs und mit dem Aufblühen des Geschäftes wuchs auch seine Freude daran. Aber nicht lange sollte er daran sich erfreuen, ein Herzschlag brachte dies rastlose Herz für immer zur Ruhe. Die Lebenskämpfe hatten W. etwas rauhe Formen gegeben; wer ihn aber näher kannte, sah bald, dass unter der harten Schale ein warmes Herz schlug, das mit Liebe die Seinen und seine Freunde umfasste. Diese werden ihm darum auch ein freundliches Andenken bewahren.

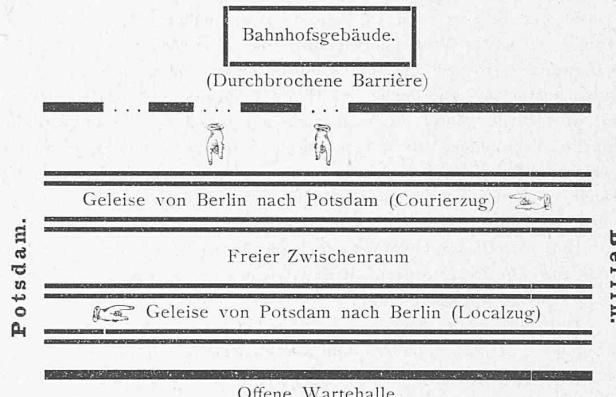
### Miscellanea.

**Das Eisenbahn-Unglück in Steglitz bei Berlin.** Ein furchtbares Eisenbahn-Unglück hat sich Abends 10 Uhr am Sedantage auf dem Bahnhof Steglitz der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn ereignet. Der Bahnhof, ein Unikum unpraktischer Anlage, besteht aus einem von Berlin aus rechts liegenden Bahnhofsgebäude, dessen Perron von den 4 vorüberfahrenden Geleisen durch hölzerne, niedrige Barrières abgesperrt ist. Jenseits der Geleise befindet sich eine offene Wartehalle für das von Steglitz nach Berlin fahrende Publikum. Am Abend jenes Unglücks-tages hatten sich nun auf dem durch geschlossene Barrières abgesperrten Perron einige Hundert Personen versammelt, um nach Berlin zurückzukehren. Der hierzu dienende Zug stand, wie dies hier üblich, auf dem Perron entferntesten Geleise und mussten also die angestaunten Menschen, um zu diesem Zug zu gelangen, 4 Geleise passiren. Da aber von Berlin ans das Nahen des Courierzuges signalisiert war, welcher das vom Perron aus gerechnet dritte Geleis befuhrt, also zwischen dem nach Berlin gerichteten Zug und der auf letzteren wartenden Menschenmenge durchfahren musste, so war durch Schluss der Barrières dem Publikum der Uebergang über die Geleise so lange verschlossen, bis der Berliner Courierzug den Bahnhof Steglitz passirt hatte. Durch langes Warten ungeduldig, drängte jedoch das Publikum, auf die Warnungen der Bahnbeamten nicht achtend, gegen die Barrières vor, überstieg dieselben theilweise und ergoss sich, nachdem unbefugt die Bahnbarrières gänzlich beseitigt, in dichten Massen über die Geleise. In diesem Moment brauste der Courierzug von Berlin heran. Haltesignale für letzteren zu geben, war nicht möglich, da Alles das Werk weniger Augenblicke gewesen war und so geschah das Entsetzliche — der Courierzug durchschnitt die Menschenmenge, Alles unter sich zermalmend und zerquetschend. Augenzeugen berichten, dass die Szene in ihrer Furchtbarkeit jeder Beschreibung spottete. 42 Todte und eine grosse Anzahl von schwer und leicht Verwundeten bedeckten die Geleise. Bei diesem Unglück, das von Allen mit den Steglitzer Bahnhofsanlagen Vertrauten schon längst befürchtet wurde, die Schuldigen herauszufinden, wird äusserst schwierig sein, es ist, wie bei so vielen anderen grausigen Katastrophen, welche die Menschheit in den letzten Jahren getroffen, wohl eine Menge unglücklich zusammentreffender Verhältnisse, wodurch dieses Unglück herbeigeführt wurde. Die Hauptschuld trifft das Publikum, welches gegen die Anordnung der Behörde die Barrière löste und die Geleise überschritt; allein die inneren Gründe liegen in der *gänzlich verfehlten Bahnhofs-anlage*. Die Gefahr, welche darin lag, war auch in beteiligten Kreisen vollständig erkannt; um so mehr ist zu verwundern, dass Abhilfe nicht geschah. Die von der Regierung in der letzten Session des Abgeordnetenhauses eingebauchte Vorlage zum Umbau des Steglitzer Bahnhofes, fiel einzig und allein wegen der hohen Summe — 422 000 M. —, welche

von der Regierung zu diesem Umbau gefordert wurde. In der Commissionsberathung waren allseitig die Misstände anerkannt; man glaubte jedoch mit geringeren Mitteln Abhilfe schaffen zu können, indem man die Gelder zur Anlage einer Strassenunterführung gewilligen wollte, wodurch ganz entschieden die Gefahr für das Publikum beseitigt und der Steglitzer Strassenverkehr erleichtert war. Da die Regierung jedoch auf der Vorlage in dem vollen Umfange derselben bestand, so fiel am 17. April und 7. Mai bei den Lesungen im Hause die Vorlage mit 171 gegen 143 Stimmen. Die „Baugewerkszeitung“, der wir diese Schilderung entnehmen, bemerkt hierüber im Ferneren was folgt: Unseres Erachtens konnte auch durch eine provisorische oberirdische Ueberführung mit verhältnissmässig sehr geringen Mitteln der Verkehr von dem Perron über die Geleise geleitet werden. Ausserdem scheinen uns vorläufig keine Gründe dazu vorzuliegen, weshalb man das Publikum zu dem Perron lässt, dadurch hier eine Anstauung bewirkt und die Menschen zwingt, die Geleise an Stellen zu überschreiten, an welchen dieselben mit dem vollen Schienenprofil frei liegen. Es wäre wohl einfacher, das nach Berlin fahrende Publikum gar nicht zu dem Steglitzer Ankunfts-Perron zuzulassen, sondern dasselbe direct nach der Wartehalle an jener Seite zu verweisen, an der der Berliner Zug hält. Es könnte dann nur an der Ueberführung der Albrechtstrasse eine Ansammlung erfolgen und liesse sich hier durch Anlage von unten vergitterten Schlagbaumbarrières jeder Willkür des Publikums vorbeugen.

Hier in einfachen Linien eine Skizze der Situation:

#### Steglitz.



Potsdam.

Berlin.

Offene Wartehalle.

**La crémation à Paris.** — Le conseil d'hygiène publique et de salubrité du département de la Seine a adopté hier les conclusions d'un rapport de M. Brouardel tendant au rejet de la crémation des cadavres en temps d'épidémie.

Il résulte du rapport de l'honorable médecin-légiste que les intérêts de la justice et ceux, tout aussi graves, des personnes injustement inculpées d'avoir commis une intoxication, seraient sérieusement compromis par l'adoption de la crémation surtout en temps d'épidémie cholérique. Il fait remarquer, en outre, que les manipulations des cadavres nécessitées par la crémation sont plus nombreuses, et exposent, jusqu'au moment où le corps est mis dans l'appareil, à autant sinon plus de dangers que lorsque le corps est déposé dans la terre. En résumé, il se prononce contre l'incinération en temps d'épidémie.

Le conseil a décidé ensuite qu'une commission, composée de MM. Brouardel, Bourneville, Arm. Goubaux, Legouest, Luuyt, et Peligot, examinera s'il ne conviendrait pas d'autoriser, à titre d'essai la crémation des corps ayant servi à des études anatomiques. (S. d. C.)

**Seethalbahn.** Am dritten dieses Monats wurde die Strecke Emmen-brücke-Beinwy der aargauisch-luzernischen Seethalbahn in Betrieb gesetzt. Sie wird einstweilen täglich mit 4 Zügen (Fahrzeit 94 bis 120 Minuten) in jeder Richtung befahren.

**Schweizerische Landesausstellung.** Preisvertheilung. Wir werden ersucht mitzutheilen, dass die Schweizerische Industriegesellschaft in Neuhausen aus Specialgründen auf eine Auszeichnung ihrer in den Gruppen 21 und 24 ausgestellten Gegenstände verzichtet hat.

### Concurrenzen.

**Concurrenz zur Erlangung von Entwürfen für zwei eiserne Brücken über die Donau beim Bahnhof Czernawoda und über die Borcea bei Festesti in Rumänien.** Für diese in Bd. XVII. Nr. 7 vom 19. August