

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

Sonstiges

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: 09.01.2026

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

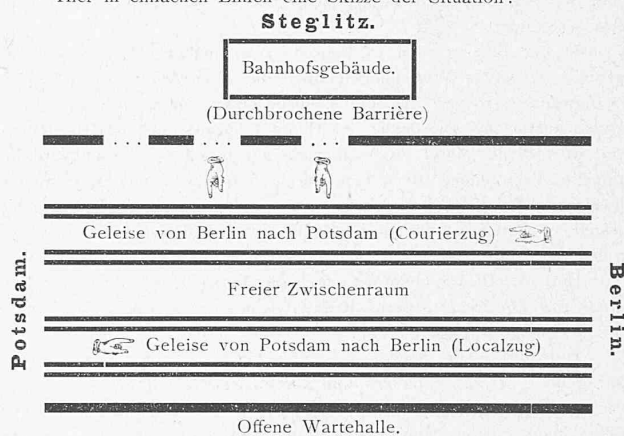
technikum in Zürich zu besuchen. Dann ging's hinaus in die Fremde; in Oesterreich und Ungarn (Wien und Pest) arbeitete er; zuerst — der Ungunst der Zeiten wegen — als einfacher Arbeiter und erst langsam schwang er sich durch seine Tüchtigkeit zum Leiter grösserer Werkstätten empor. Als in Bern eine Waggonfabrik 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 Kostlichste 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 Seinigen 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 unpractischer Anlage, besteht aus einem von Berlin aus rechts liegenden Bahnhofsgebäude, dessen Perron von den 4 vorüberführenden Geleisen durch hölzerne, niedrige Barrièren abgesperrt ist. Jenseits der Geleise befindet sich eine offene Warthalle für das von Steglitz nach Berlin fahrende Publikum. Am Abend jenes Unglückstages hatten sich nun auf dem durch geschlossene Barrièren abgesperrten Perron einige Hundert Personen versammelt, um nach Berlin zurückzukehren. Der hierzu dienende Zug stand, wie dies hier üblich, auf dem dem Perron entferntesten Geleise und mussten also die angestauten Menschen, um zu diesem Zug zu gelangen, 4 Geleise passieren. Da aber von Berlin aus das Nahen des Courierzuges signalisirt war, welcher das vom Perron aus gerechnet dritte Geleis befuhr, also zwischen dem nach Berlin gerichteten Zug und der auf letzteren wartenden Menschenmenge durchfahren musste, so war durch Schluss der Barrièren 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 Barrièren vor, überstieg dieselben theilweis und ergoss sich, nachdem Unbefugte die Bahnbarrièren 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 Tode 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 Bahnhofsanlage*. Die Gefahr, welche darin lag, war auch in betheiligten Kreisen vollständig erkannt; um so mehr ist zu verwundern, dass Abhilfe nicht geschah. Die von der Regierung in der letzten Session des Abgeordnetenhauses eingebrachte 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 Missstände 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, wesshalb 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 Warthalle 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 Schlagbaumbarrièren jeder Willkür des Publikums vorbeugen.

Hier in einfachen Linien eine Skizze der Situation:



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 Emmenbrücke-Beinwyl 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 mitzuthemen, dass die Schweizerische Industrie-gesellschaft 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 Fetesti in Rumänien. Für diese in Bd. XVII. Nr. 7 vom 19. August