Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 13/14 (1889)
Heft: 16

Vereinsnachrichten

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: 02.10.2025

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

waren, betrug die Entfernung der getrennten Zugtheile etwa 140 *m*. Nach Wiedervereinigung des Zuges, vermuthlich weil nicht alle Bremsen hinlänglich gelöst waren, wurden bei dem dritten Wagen hinter der Maschine zum zweiten Male Zughaken und beide Nothketten zerrissen. Auch diesmal wurde der abgerissene Zugtheil sofort zum Stillstand gebracht und hierauf der wieder geschlossene Zug nach Gurtnellen zurückgeführt. Nach Einholung einer telegraphischen Weisung Seitens der Betriebsleitung wurden hierauf die beiden Militärzüge geschoben. Dieselben trafen in Folge dieser Vorkommnisse mit 57 Minuten Verspätung in Bellinzona ein. Ueber den ganzen Vorgang ist vom Schweiz. Eisenbahndepartement eine genaue Untersuchung angeordnet worden.

Pilatusbahn. Am 16. ds. früh verliess die erste Locomotive der Pilatusbahn die Reparaturwerkstätte in Alpnach-Stad, wo sämmtliche Fahrzeuge über den Winter einer gründlichen Revision unterworfen sind. Die Probefahrt fiel sehr befriedigend aus, so dass bereits Nachmittags ein Zug nach Aemsigen (2400 *m*) ausgeführt werden konnte. Dort ist gegenwärtig eine Colonne von 50 Mann beschäftigt, die Bahn von Schnee und Eis zu befreien, und man hofft gegen Ende des Monats mit dem Schneebruch bis auf die Höhe von Pilatus-Kulm vorzudringen um alsdann im Laufe des Monats Mai die Transporte der gesammten Materialien zur Ausrüstung des alten Hôtels Bellevue und zum Bau des neuen Hôtels Pilatus-Kulm auszuführen und die Linie auf Anfang Juni dem Verkehr zu übergeben. *W.*

Technikum des Cantons Zürich in Winterthur. Laut dem uns zugesandten Programm ist diese Anstalt im abgelaufenen Wintersemester von 306 regulären Schülern und 131 Hospitanten, zusammen von 437 Hörern besucht worden. Die regulären Schüler vertheilten sich nach den einzelnen Fachrichtungen wie folgt: Bautechniker 54, Maschinentechniker 152, Chemiker 26, Kunstgewerbeschüler 26, Geometer 12, Handelsbeflissene 36. Von denselben gehörten 30 % dem Canton Zürich, 52 % der übrigen Schweiz und 18 % dem Ausland an.

Concurrenzen.

Nationaldenkmal für Kaiser Wilhelm I. in Berlin. Wie wir auf Seite 35 d. B. mitgetheilt hatten, ist bei der Ausschreibung genannten Wettbewerbes die Wahl der Preisrichter (7 Mitglieder des Bundesrathes oder Reichstags und 7 künstlerische Fachverständige) noch offen gelassen worden. Im Reichsanzeiger werden nunmehr die Preisrichter genannt wie folgt: Minister *Bötticher*, Graf *Lerchenfeld*, der hanseatische Minister *Krüger*, Präsident *von Levetzow*, die Abgeordneten *Heeremann*, *Römer* und *Wichmann*, ferner als Fachverständige: Künstler *Janssen* in Düsseldorf, *Encke* in Berlin, *Miller* in München, *Bolz* in Karlsruhe, Stadtbaurath *Blankenstein* in Berlin, Oberbaurath *Leins* in Stuttgart und Geheimrath *Jordan* in Berlin.

Postgebäude in Genf. (Bd. XII S. 113, 154, Bd. XIII S. 5, 12, 18). Eingegangen sind über 40 Entwürfe. Das Preisgericht versammelt sich am 25. dies in Bern. Nachher werden die Pläne während 14 Tagen im Casino zu Bern öffentlich ausgestellt.

Preisausschreiben.

Der Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin hat eine Preisaufgabe gestellt und für die Lösung derselben 1000 Mark ausgesetzt. Als Thema ist gewählt: „Welche Vortheile und Nachtheile würde für die deutschen Eisenbahnen eine Erhöhung der Tragfähigkeit der bedeckten und offenen Güterwagen über 10 Tonnen bei Massentransporten bieten?“ Die näheren Bedingungen sind unentgeltlich durch Herrn Secretär Michaëls, Berlin, Wilhelmstrasse 92/93, zu erhalten.

Necrologie.

† **Jules Grandjean**, dessen Tod wir bereits gemeldet haben, war ein Eisenbahnadministrator von besonderer Begabung. Im Jahre 1857 wurde er an die Leitung des „Jura Industriel“ berufen und trat nach dem Verkauf dieser Linie an die Jura-Bern-Luzern-Bahn in die Direction letzterer Eisenbahngesellschaft über, in welcher er bis zum Jahre 1884 verblieb. Von diesem Zeitpunkte an widmete er sich speciell dem Bau und Betrieb von Nebenbahnen. Unter seiner Mitwirkung entstanden die Regionalbahnen: Tramelan-Tavannes, Ponts-La Sagne-Chaux-de-fonds, Mülhausen-Ensisheim. In letzter Zeit beschäftigte er sich mit der Herstellung der Linie Saignelégier-Les Bois-Chaux-de-fonds. Er stand an der Spitze der Vereinigung schweizerischer Schmalspurbahngesellschaften. In Eisenbahnfragen wurde seine Autorität unbestritten anerkannt. Er wurde vielfach als Experte consultirt. Seine letzte grössere Arbeit auf diesem Gebiete war das mit den Oberingenieuren Koller und Buri abgegebene Gutachten über die Moratotiumslinien der Schweiz. Nordostbahn (Bd. VIII, No. 21 und 22).

† **Paul du Bois-Reymond.** Auf einer Reise ist zu Freiburg i. B. am 7. d. Mts. der Professor der Mathematik an der technischen Hochschule zu Berlin, Dr. du Bois-Reymond, unerwartet rasch gestorben. Der Verstorbene, ein Bruder des Physiologen gleichen Namens, wurde am 2. December 1831 zu Berlin geboren; er studirte unter der Leitung von Lejeune Dirichlet und Franz Neumann in Berlin und Königsberg Mathematik und Physik, erwarb sich 1859 in Berlin den Doctorgrad, war 5 Jahre lang Docent der Mathematik in Heidelberg, wurde 1870 nach Freiburg i. B., 1874 nach Tübingen und 1884 an die technische Hochschule nach Berlin berufen. Zahlreiche Abhandlungen und zwei grössere Werke, von denen dasjenige über die allgemeine Functionentheorie unvollendet geblieben ist, zeugen von seiner ungewöhnlichen Darstellungsgabe.

† **Adolf Henggeler.** Zu Landquart (Ct. Graubünden) ist am 13. dies im Alter von 45 Jahren Oberst Adolf Henggeler-Weiss, Director der dortigen Maschinenfabrik, an einem Gehirnschlag gestorben.

Redaction: A. WALDNER
32 Brandschenkestrasse (Seinau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

In der Vereinssitzung vom 29. März, an welcher nebst zahlreichen Mitgliedern die Herren Nationalrath Dr. Bürkli und Ing. Salzgeber als Gäste anwesend waren, referirte Herr Stadt-Baudirector Hodler über die Frage der Erweiterung des Bahnhofs in Bern.

Der jetzt bestehende Bahnhof wurde im Jahr 1857 eröffnet. Durch den in späteren Jahren erfolgenden Bau der Linien gegen Thun, Freiburg, Biel, Langnau-Luzern machte sich allmälig das Bedürfniss einer Erweiterung fühlbar. — Die ersten bezüglichen Projecte von Seiten der Centralbahn datiren vom Jahr 1885. Auch durch die städtische Bauverwaltung und das eidg. Eisenbahn-Inspectorat wurde die Frage erörtert. Während jedoch die Centralbahn stets beinahe ausschliesslich den eisenbahn-technischen Theil in Berücksichtigung zog, mussten die städtischen Behörden in erster Linie trachten, die damit verbundenen städtischen Interessen zu sichern.

Im Jahr 1888 wurde die Centralbahn durch das schweiz. Eisenbahndepartement aufgefordert neue Vorschläge zu bringen auf Grund des Gutachtens einer von letzterem berufenen Experten-Commission.

Zugleich stellte das schweiz. Eisenbahn-Inspectorat selbst ein Project auf, bestehend aus durchgehender Bahnhofanlage mit Perron, Wart- und Restaurations-Localitäten zwischen den Geleisen und Aufnahme-Halle auf der Stadtseite derselben; zur Verbindung mit dem Perron Treppen und Gänge unter den Geleisen durch. — Von den Gemeindebehörden wurde zu diesem Project der Wunsch für Vereinigung der Wart- und Restaurationssääle mit der Vorhalle d. h. für Erstellung eines grösseren Aufnahmegebäudes auf der Stadtseite geltend gemacht.

Das Project der Centralbahn ging dahin, die bestehende Halle zu verbreitern in der Richtung gegen den Burgerspital hin und da hinein die Geleise mehrerer von Osten einmündender Linien zu legen, daneben eine durchgehende Geleiseanlage auszuführen, auf welche die Westbahnen sowie einige andere Linien verlegt würden. Das bestehende Aufnahmegebäude wäre nach der Seite gegen das Postgebäude hin verlängert worden.

Die Gemeindebehörde machte diesem Project gegenüber die Einwendung, dass der etwa 70 *m* lange Tunnel zum Ein- und Aussteigen der Passagiere unter den Geleisen hindurch nach dem durchgehenden Theil zu unbequem, ausserdem die Vergrösserung des Aufnahmegebäudes für die Zukunft eine ungenügende wäre.

Die stadtbernische Baudirection ihrerseits erachtete es als Pflicht, in dieser Frage nicht nur zu critisiren, sondern selbst Projecte auszuarbeiten mit besonderer Berücksichtigung der städtischen Interessen. Drei Studien derselben wurden dem Verein vorgelegt; in allen ist die Geleiseanlage eine durchgehende.

Nach Project I wurde das Aufnahmegebäude westlich vom Burgerspital verlegt. Die für die Stadt damit zusammenhängende Frage der Verbindung mit der grossen Schanze an Stelle der durch dieses Project wegfallenden Schanzenstrasse wurde in der Weise gelöst, dass die

jetzige Schwanengasse in gerader Linie verlängert über die Bahn geführt, dann links durch eine Serpentine, rechts dem Hang der Schanze entlang nach dem Plateau der letztern ansteigen würde. — Gegen dieses Project wurde die Einwendung erhoben, dass es nothwendig eine Verlegung des Güterbahnhofs weiter nach Westen vor die Stadt hinaus nach sich ziehe und sonach zu viel Kosten verursachen würde.

Project II der städt. Baudirection stellt das Aufnahmegebäude zwischen Postgebäude und Burgerspital. Es würde einen Abbruch der hinter dem Burgerspital gelegenen Annexgebäude bedingen, und wäre in ästhetischer Beziehung sehr vortheilhaft. Bei dieser Lösung hätte das Spitalgebäude von der Einwohnergemeinde erworben und für andere Zwecke umgebaut und verwendet werden müssen, was zu einer schönen Entwickelung dieses Stadttheils ganz wesentlich beigetragen hätte. Eine bezügliche Anfrage des Gemeinderathes wurde jedoch vom Burgerrath dahin beantwortet, dass der Burgerspital jene Annexgebäude nicht entbehren könne, und dass er zu einer Abtretung des ganzen Spitalgebäudes und dessen Verlegung ausserhalb die Stadt seine Einwilligung nicht gebe.

Project III bezweckt daher einen durchgehenden Bahnhof östlich vom Burgerspital mit Erhaltung des letztern.

In letzter Zeit ist nun noch ein neues Project der Centralbahn erschienen, welches ebenfalls einen durchgehenden Bahnhof darstellt. Die alte Halle bliebe jedoch bestehen, nur die Geleise würden daraus verlegt. Diesem Project kann der Vorwurf des Platzmangels nicht mehr gemacht werden, da die ganze Halle disponibel ist, allein die Reisenden müssten, um aus dem Bahnhof hinaus zu gelangen, vom Waggon eine ungebührlich lange Wegstrecke (bis etwa 300 *m*) zurücklegen.

Das schweiz. Eisenbahn-Inspectorat endlich hat letzteres Project in dem Sinne abgeändert, dass die bestehende Halle um ein Stück verkürzt wurde. Getrennte Passagen sind sowohl für die einsteigenden als für die aussteigenden Reisenden angelegt.

Eng verknüpft mit der Erweiterung des Bahnhofs sind die Verbindungen der innern Stadt mit dem über 8000 Bewohner zählenden Länggass-Quartier. Der Vortragende begründete die Nothwendigkeit von zwei Verbindungslinien, die eine südliche in der Nähe der Schanzenstrasse, die andere nordöstliche als directe Verbindung mit der Speichergasse. Die schweiz. Centralbahn hatte zur Verbindung mit den Strassen gegen die Enge zu eine Unterfahrt beim Aarbergerthor projectirt; der Gemeindrath beantragte seinerseits dem Stadtrath die Ausführung einer Ueberführung, und zwar erstens wegen des bedeutenden Vorzuges einer Ueberführung in Bezug auf die Entwickelung der Strassenzüge, welche bei dieser Anlage von einem Centralplatze aus nach allen Richtungen führen, während bei der Unterführung einige der wichtigsten Strassenverbindungen ganz verunmöglicht sind und zweitens wegen der ästhetischen Vorzüge einer Ueberführung gegenüber einer Anlage, welche die bestehende Engestrasse (die bei diesem Project einzig übrig bleibende Verbindung des Brückfeld- und Engequartiers mit der Stadt) in ein Loch hinunter verlegt. Durch die proponirte Ueberführung ist dann allerdings Verlegung des Rangirbahnhofs auf die nördliche Seite der Strasse, auf die bestehende Schützenmatte bedingt.

Zwei an jenem Abend vorgewiesene Gypsreliefs, welche die städtische Baudirection hatte herstellen lassen, stellten die beiden Verbindungen der Ueberführung und Unterführung neben einander dar.

Herr Baudirector Hodler schloss seine äusserst interessanten Erläuterungen mit Wiedergabe des stadträthlichen Beschlusses vom 9. Febr. 1889, welcher ungefähr folgenden Wortlaut hat:

Der Gemeindrath wird eingeladen:

Bei den ferneren Unterhandlungen betreffend Bahnhoferweiterung auf die Erstellung eines Aufnahmegebäudes zu dringen, das sowohl der Bequemlichkeit der Reisenden als den ästhetischen Anforderungen möglichst entspricht. Zu diesem Zwecke ist auf Beseitigung des bisherigen Aufnahmegebäudes und unter allen Umständen auf Beseitigung des zwischen Burgerspital und Heiliggeistkirche gelegenen Theils zu dringen; ebenso auf die Erstellung einer Einsteigehalle über den Geleisen, wie eine solche im bisherigen Kopfbahnhof besteht.

Der Centralbahn das Expropriationsrecht für alle Projecte zu bestreiten, so lange dieselben nicht die Genehmigung des Eisenbahndepartements erhalten haben. Die Frage der Ueber- und Unterführung beim Aarbergerthor sei einstweilen noch offen zu lassen.

Entschädigungen zu verlangen, durch welche ein hinlängliches Aequivalent für den in Anspruch genommenen Theil der Schützenmatte geboten wird.

Um der Frage der Bahnhoferweiterung im bern. Ing. und Arch.-Verein weitere Aufmerksamkeit zu schenken, wurde eine Commission von 5 bisher in derselben unbetheiligten Mitgliedern ernannt mit dem Auftrage, die Angelegenheit näher zu studiren und dem Verein sodann Anträge vorzulegen zu weiterem Vorgehen. Die Commission wurde bestellt aus den Herren Prof. Auer, Arch. (Präsident), Baumeister Bürgi, Oberstlt. Folly, Ingr., Arch. Davinet, Ingr. Anselmier. *R . . . . . d.*

Société des anciens élèves de l'école polytechnique de Zurich.

La Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée a comme la Compagnie du chemin de fer de l'Est accordé une réduction de 50% aux anciens élèves de l'école polytechnique de Zurich, qui se rendront à la réunion qui doit avoir lieu à Paris au commencement de juin; la réduction est valable pour la Compagnie de l'Est des deux gares frontières sur la ligne de Bâle et sur la ligne d'Avricourt et pour la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée de toutes les gares de son réseau, pour lesquelles elle aura été prévenue avant le 15 Mai prochain. Les membres de la Société qui n'ont pas encore envoyé leur carte d'adhésion à Monsieur Max Lyon, 38 Avenue de l'Opéra à Paris, sont donc instamment priés de le faire **avant le 10 Mai prochain,** s'ils veulent bénéficier de cette réduction. Chaque membre adhérant recevra une feuille de route spéciale, qui sera valable du premier au quinze juin. Chacun sera libre de voyager en première ou en deuxième classe.

Gesellschaft ehemaliger Studirender
der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittelung.

Gesucht: ein *Ingenieur-Assistent* auf ein städtisches Baubureau. (623)

Gesucht: sofort ein *Architekt* als Bauführer für ein Hotel. (624)

Gesucht: ein selbstständiger Bauführer für einen Gasthofumbau nebst Colmatirungsanlage und Wasserleitung. (625)

Gesucht: ein *Maschineningenieur* zur Leitung des technischen Theiles einer Constructionswerkstätte und Giesserei der Ostschweiz. (626)

Auskunft ertheilt Der Secretär: *H. Paur*, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
14. April	Otto Meyer, Architekt	Frauenfeld	Lieferung von ca. 8400 *kg* eiserner I-Balken für den Umbau der Dampffärberei Häusern.
23. „	Direction d. öffentl. Arbeiten	Zürich	Herstellung von 220 m^2 Schaalenpflästerung bei der Gebäranstalt.
23. „	Baudirection	Liestal	Herstellung einer Cement-Dohle in Oberwil. Veranschlagt zu 1900 Fr.
23. „	Keller, Architekt	Hottingen	Erd-, Maurer- und Zimmerarbeiten für einen Neubau.
25. „	Aug. Keller, Architekt	Romanshorn	Schulhausbau in Müllheim. Lieferung von etwa 7500 *kg* T-Balken für dasselbe.
25. „	Direction der Gotthardbahn	Luzern	Unterbauarbeiten für das 2. Geleise zwischen der Station Rodi-Fiesso und (unterhalb Airolo).
27. „	Gemeindrath	Fluntern	Correction der Susenbergstrasse.
28. „	Direction d. öffentl. Arbeiten	Zürich	Ausführung des Bauloses Hofstetten-Niederglatt der Glattcorrection. Veranschlagt zu Fr. 48,087.
30. „	Kirchenbaucommission	Menzikon (Ct. Aarg.)	Bestuhlung für das Schiff der Kirche.
1. Mai	Baudepartement	Basel	Zimmer-, Holzcement-, Spengler- und Schieferdeckerarbeiten für das neue Hülfsspital.
6. „	Gemeinderath	Zofingen	Arbeiten und Lieferungen für die Wasserversorgung der Gemeinde Zofingen.

Druck von Zürcher & Furrer in Zürich.