

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 23/24 (1894)  
**Heft:** 5

## **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:** 09.02.2026

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

ist, zeigt eine etwas grössere Veränderlichkeit, als die beiden älteren, wie die nachstehenden Angaben ersehen lassen, und zwar ist der Sinn der Aenderung wieder so beschaffen, dass vor den Feldarbeiten im allgemeinen die Latte kürzer, als nachher ist:

Aus den Vergleichungen am Komparator ist:

1890	23. Jan.	1 m = 0,999	636 m	vor der Feldarbeit.
90	22. Nov.		964	nach „ „
91	10. Nov.		824	nach „ „

Aus dem Höhenunterschiede der beiden Fixpunkte findet man:

1890	14. April	1 m = 0,999	530 m	vor der Feldarbeit.
90	5. Dez.		760	nach „ „
91	5. August		498	vor „ „
92	13. April		817	vor „ „

Für die Praxis ist hier noch ein günstiger Umstand hervorzuheben, nämlich dass die beiden Einflüsse der Wärme und Feuchtigkeit sich teilweise kompensieren, indem bei höheren Temperaturen im Freien gewöhnlich auch der Feuchtigkeitsgehalt der Luft abnimmt. (Schluss folgt.)

## Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für das neue Aufnahmgebäude des Personenbahnhofs in Luzern.

### I.

In Ergänzung der in Nr. 1 dieses Jahrganges u. Z. enthaltenen Mitteilungen über obgenannten Wettbewerb geben wir auf Seite 31 bis 34 unserer heutigen Nummer Darstellungen der Entwürfe von Architekt *A. Moessinger* in Frankfurt a/M. und Professor *Hubert Stier* in Hannover. Es sind dies von den preisgekrönten und angekauften Projekten zugleich diejenigen, welche eine symmetrische Grundriss-Anlage zeigen.

## Miscellanea.

**Tragfähigkeits-Untersuchungen an einer ausrangierten Eisenbahnbrücke.** Unter Bezugnahme auf die in letzter Nummer erschienene Notiz hat das technische Inspektorat des schweizerischen Post- und Eisenbahn-Departements die Güte, uns über die beabsichtigte Bruch-Belastung der dort erwähnten schweizerischen Eisenbahnbrücke nachfolgende Mitteilungen zu machen. Es handelt sich um die alte Brücke über die Emme bei Wollhusen bei 73,88 km der Linie Bern-Luzern der J.S.B. Für die Belastung der Brücke bis zum Bruch ist folgendes Programm entworfen worden, das jedoch noch einige Ergänzungen erfahren wird.

### 1. Vorarbeiten.

Die Eisenkonstruktion, welche gegenwärtig auf zwei hölzernen Jochen lagert, soll auf das rechte Ufer geschoben werden, woselbst unter jedem Trägerende ein genügend grosser Beton- und Mauerblock zu erstellen ist, um den Druck auf das Terrain gehörig zu verteilen.

Die Zangen aus  $\square$ -Eisen, womit die Streben zur Vergrösserung ihres Widerstandes gegen Knicken verbunden worden sind, werden entfernt. Obige Arbeiten sind von der Jura-Simplon-Bahn auszuführen.

### 2. Belastungsproben.

a. Von der horizontal gelagerten Eisenkonstruktion sind sämtliche Knotenpunkte der obern und untern Gurtungen einzunivellieren. Geradheitsfehler der Streben sind genau aufzunehmen.

b. Von Feld zu Feld fortschreitend ist successive auf die ganze Länge der Brücke eine Last aufzubringen, welche dem in der Brückenverordnung vom 19. August 1892 vorgeschriebenen Belastungszug für die Erzeugung des maximalen Biegemomentes entsprechen soll. Das Nivellement sämtlicher Knotenpunkte sowie die Beobachtungen über die Geradheit der Streben sind zu wiederholen bei Belastung der halben Brücke und bei Totalbelastung.

c. Die im Falle b aufgebrachte Totallast ist auf die Hälfte der Brücke Seite Bern gleichmässig zu verteilen, worauf die Knotenpunkte neuerdings einzunivellieren und die Streben auf ihre Geradheit zu untersuchen sind. Die Last ist während einiger Stunden auf der Brücke zu belassen, um festzustellen, ob die Einsenkung in der Mitte zunehme.

d. Die Last ist auf derselben Brückenhälfte zu vergrössern, indem je 1 t auf den Laufmeter hinzugefügt wird, bis der Bruch erfolgt. (Mitteltst geeigneter Holzunterlagen werden starke Stösse beim Einsturz der Brücke zu verhindern sein.)

Die Resultate der oben erwähnten Beobachtungen werden sofort in ein Protokoll eingetragen, das von den Mitwirkenden zu unterzeichnen ist.

Vor der Belastungsprobe sind von zwei Delegierten der Konferenz die Berechnungen der Durchbiegungen und der Widerstandsfähigkeit der Brücke durchzuführen.

Die sub 1 erwähnten Vorarbeiten werden demnächst vollendet sein, so dass mit dem Eintritt der für genaue Beobachtungen notwendigen, günstigeren Witterung zu der Bruch-Belastung geschritten werden kann.

**Berner Oberland-Bahnen.** Die am 27. Januar durch den Verwaltungsrat der J. S. B. genehmigte Betriebsfusion mit der Thunerseebahn lässt auf die baldige Ausführung der rechtsufrigen Brienerseebahn schliessen, die laut Konzession in den Westbahnhof von Interlaken einmünden muss. Dieser wird somit das Verkehrszentrum Interlakens bilden, indem der Ostbahnhof durch die Brienerseebahn vom Verkehr abgeschnitten wird. Der neuen, in Aussicht stehenden Verkehrsgestaltung wird sich die Gesellschaft der Berner Oberland-Bahnen anpassen müssen und sie bemüht sich jetzt schon um die Lösung der ihr aufgelegten Aufgabe. Sie glaubt diese — wie schon ursprünglich beabsichtigt — am besten durch direkten Anschluss an den Westbahnhof und durch die kürzeste Verbindung desselben mit dem Lüttschinenthal lösen zu können. Ueberdies würde die Vermeidung von Umladungen erzielt und den lokalen Erfordernissen wäre besser entsprochen. Technische Schwierigkeiten stehen dem Bau nicht im Wege. Das Bahnnetz wird über 2 km verkürzt, die Verkehrscommunication mit dessen Anschlussbahnen bedeutend erleichtert. Es ist vorgesehen, die projektierte Linie gleichzeitig mit der Brienerseebahn zu bauen und hierauf die Strecke Interlaken-Ost-Wilderswyl abzubauen.

Mit Rücksicht hierauf hat die Betriebsdirektion der Berner Oberland-Bahnen vor wenigen Tagen dem Bundesrat ein Konzessionsgesuch betreffend die direkte Verbindung ihrer Linie mit dem Westbahnhof eingereicht. Laut demselben würde die Station Wilderswyl-Gsteig nahezu geradlinig mit dem Westbahnhof verbunden, indem die Einsattelung des Rugins, westlich vom Hotel Jungfraublick, durch einen etwa 80 m langen Tunnel durchbrochen würde. Kurz vor demselben ist eine Haltestelle für die Gemeinde Matten vorgesehen.

Krümmungsradien, Spurweite, Unter- und Oberbau sollen analog der bestehenden Anlage erstellt werden. Immerhin ist nicht ausgeschlossen, dass in Anbetracht der vorhandenen, bedeutenden Wasserkräfte ein Betrieb mittels Elektrizität zur Anwendung gebracht wird. Die Bahnlänge beträgt 2,5 km, die Höhendifferenz zwischen den Endstationen 21,65 m. Es wird sonach gegenüber dem Umwegtransport über Interlaken-Ost eine Verkürzung von 2,64 Effektiv- und 3 Tarif-Kilometer ermöglicht.

Die Anlagekosten sind auf 400000 Fr. oder auf 160000 Fr. per km veranschlagt.

**Wolf-Stiftung für die Sternwarte des eidg. Polytechnikums.** Der ohne Hinterlassung näherer Verwandten verstorbene Prof. Dr. Wolf hat der Sternwarte des eidg. Polytechnikums etwa 60000 Fr. seines ungefähr 100000 Fr. betragenden Vermögens testamentarisch vermacht, sowie auch seine Bücher, Instrumente und übrige Fahrhabe, und zwar unter folgenden Bedingungen:

Das Kapitalvermögen wird als unantastbar erklärt, unter eigene Verwaltung gestellt und es dürfen davon nur die Zinsen verwendet werden und zwar erstens zur Fortführung von Wolfs *Astronomischen Mitteilungen*, zweitens zur Herausgabe grösserer Veröffentlichungen der Sternwarte, unter welche auch noch einzelne hinterlassene druckfertige Manuskripte des Donators eingereiht werden können, und drittens zur Bereicherung der Sammlungen und zur Bestreitung anderer, nicht etatsmässiger Bedürfnisse der Sternwarte.

Aus der Bibliothek, die nicht gross ist, aber manche Rarissima enthält, sind die Werke auszuscheiden, deren Verbleib auf der Sternwarte als wünschbar erscheint; das übrige geht an die Bibliothek des eidg. Polytechnikums, während Doubletten an andere öffentliche und private Bibliotheken verschenkt werden. Die Sammlung wird derjenigen der Sternwarte einverleibt, ebenso soll von der übrigen Fahrhabe dasjenige, was brauchbar erscheint, der Sternwarte verbleiben. Der Rest darf nicht *vertrödelt* werden, sondern er soll an einzelne Personen als Andenken oder an wohlthätige Anstalten verschenkt werden.

Dem Donator soll auf der Sternwarte eine einfache Gedenktafel gewidmet und sein Grab mit einem Kreuz, nach Art derjenigen, welche er Mutter und Schwester setzen liess, geschmückt werden. Für die Instandhaltung aller drei Gräber bittet der Testator die Schulbehörde zu sorgen.

Der schweizerische Bundesrat hat dieses Vermächtnis angenommen und demselben die Benennung: „Wolf-Stiftung für die Sternwarte des eidg. Polytechnikums“ erteilt.

**Ständige Kommission zur Vereinbarung einheitlicher Prüfungsmethoden von Bau- und Konstruktionsmaterialien.** An Stelle des verstorbenen Prof. Dr. *J. Bauschinger* ist mit grossem Mehr Prof. *Tetmajer* zum Präsidenten obgenannter Kommission ernannt worden. Indem wir unseren geschätzten Mitarbeiter zu der ehrenvollen Stellung, an die er berufen wurde, beglückwünschen, möchten wir zugleich unserer Freude darüber Ausdruck geben, dass die Leitung der Geschäfte dieser internationalen technischen Kommission in unser Land kommt, von wo aus es eher möglich sein wird, Anknüpfungspunkte mit der Technikerschaft Frankreichs und Italiens zu finden. Für die eidg. Festigkeitsprüfungsanstalt und unsere polytechnische Hochschule ist diese Wahl von nicht geringer Bedeutung. Wir sind überzeugt, dass Prof. *Tetmajer* die Arbeiten der Kommission im Sinn und Geiste seines berühmten Vorgängers weiter führen wird.

Redaktion: A. WALDNER

32 Brändchenstrasse (Selnau) Zürich.

## Vereinsnachrichten.

### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

VI. Sitzung vom 17. Januar 1894

auf der Schmiedstube.

Vorsitzender: Ingenieur Waldner.

Anwesend: 52 Mitglieder und Gäste.

Das Protokoll wird verlesen und genehmigt und von der Anmeldung des Herrn Architekt *Rich. Kuder* zum Beitritt in den Verein Mitteilung gemacht.