

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 27/28 (1896)  
**Heft:** 1

## **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:** 16.01.2026

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

der Welt auf den verschiedenen Arbeitsgebieten des Eisenbahnwesens gewürdigt haben, wollen wir nicht verfehlen, zum Schluss nochmals auf die uns vorliegende Festschrift hinzuweisen, welche einen, jedem Büchertisch zur Zierde gereichenden, Prachtband bildet. Erhöht wird der künstlerische Wert des Werkes durch die beigegebenen 48 Bildnisse hervorragender, teils aus dem aktiven Dienst bereits ausgeschiedener Eisenbahnfachleute, welche den Bestrebungen des Vereins ein besonderes Interesse gewidmet und sich um seine Entwicklung und die Ausbildung der Vereins-einrichtungen verdient gemacht haben.

### Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für ein Primarschulhaus in Luzern.

Auf Seite 4 bis 6 unserer heutigen Nummer veröffentlichen wir Abbildungen der in obgenanntem Wettbewerb mit Preisen ausgezeichneten Entwürfe der Herren Architekten *Johann Metzger* (erster Preis), *G. H. Seipp*, *Kebner & Knell* und *Richard Schuster* (gleichgestellte zweite Preise), indem wir für alles weitere auf die bezüglichen Mitteilungen in Bd. XXVI S. 148, Bd. XXVII S. 46 und S. 83 unserer Zeitschrift verweisen. Aus dem in Nr. 12 unseres letzten Bandes veröffentlichten Gutachten des Preisgerichtes geht hervor, dass bei der Beurteilung und Auszeichnung der Entwürfe vornehmlich die gute, klare und gedrängte Anordnung des Grundrisses massgebend war. Als ein eigentümliches Zusammentreffen darf bezeichnet werden, dass die vier Preisgewinner sämtlich in Zürich wohnhaft sind, was für die Architektenschaft unserer Stadt um so ehrender ist, als bekanntlich die Zahl der eingesandten Entwürfe (71) eine ausnahmsweis grosse war.

### Umbau des Bahnhofes Zürich.

Herr Architekt *H. Ernst* sendet uns eine in der Kunst-anstalt von Hofer & Burger ausgeführte Vogel-Perspektive seines Projektes über die Verlegung des Hauptbahnhofes hinter die Langstrasse. Das vorzüglich ausgearbeitete Bild zeigt in augenfälliger Weise, welche bedeutenden Vorteile für die Entwicklung der Stadt die Ausführung des Ernst'schen Projektes darbieten würde. Das ganze Gebiet des jetzigen Bahnhofareals mit den angrenzenden Grundstücken würde zu einem grosstädtischen Quartier mit zahlreichen Strassen und gewaltigen Häuserblöcken umgestaltet. Die Verbindung des jetzigen Bahnhofplatzes mit dem neuen Aufnahmegebäude jenseits der Langstrasse würde durch eine breite Bahnhof-Avenue gebildet. Architektonisch schön gedacht ist der Sihlübergang, der links und rechts durch bogenförmige Kolonnaden mit Verkaufspavillons eingefasst wird, die in der wasserarmen Zeit die Aussicht auf das trostlos öde Sihlbett gnädig verhüllen. Der Entwurf enthält auch ein ergänztes Strassennetz des Kreises III und kann daher als ein erster, wertvoller Beitrag zu dem allseitig gewünschten Bebauungsplan von Zürich gelten. Nicht so eingehend studiert, wie die architektonische Seite der Frage erscheint uns diejenige der Verbindung des neuen Hauptbahnhofes mit den in Zürich einmündenden Eisenbahnlinien. So viel aus dem Entwürfe ersichtlich ist, will Herr Ernst die Winterthurer-Linie von Oerlikon aus, durch einen besonderen Tunnel führen und bei Altstetten einmünden lassen, ähnlich wie dies von der Kommission des Zürcher Ingenieur- und Architektenvereins vorgeschlagen wurde. Der neue Bahnhof ist als Tiefbahnhof gedacht, die links- und rechtsufrige Linie würden als Untergrundbahnen unter der Stadt durchgeführt. Die linksufrige Linie geht unter dem Exerzierplatz und der Kaserne durch, unterfährt die Sihl unterhalb der Sihlbrücke, bei deren rechtem Widerlager eine Tiefgrund-Station „Sihl“ geplant ist; von dort unterfährt sie den Sihlkanal, einen Teil des Selnau-Quartiers und mündet beim Tunnel in Enge in das bestehende Tracé ein. Die rechtsufrige Zufahrtslinie hält sich in der Richtung der geplanten

Bahnhof-Avenue, unterfährt die Sihl bei der jetzigen Brücke der N. O. B. und die Limmat unterhalb der Bahnhofbrücke bei den alten Werkstätten von Escher, Wyss & Co., wo eine Tiefgrund-Station „Central“ gedacht ist; von dort geht es im Tunnel bis zur Station Stadelhofen.

Das Ernst'sche Projekt lag in seinen Grundzügen auch der bereits genannten Kommission des Zürcher Ingenieur- und Architektenvereins vor, deren Gutachten hierüber auf Seite 130 und 131 unseres letzten Bandes veröffentlicht ist, weshalb wir nicht näher darauf eintreten und nur noch erwähnen wollen, dass Herr Ernst die Kosten seines Projektes wie folgt berechnet: Eigentliche Bahnhofanlage (Personen-, Güter-, Rangier-Bahnhof, Lokomotivschuppen etc.) 20 Millionen, Oerlikoner-Linie 6, rechtsufrige 7, linksufrige Linie 5, zusammen 38 Millionen Fr. Dabei wurde der Meter doppelspuriger Tunnel zu 2000 Fr. gerechnet und für die Bahnhofanlage die Ansätze des städtischen und des Nordostbahn-Projektes benutzt. Für das zwischen der Sihl und der Langstrasse befindliche Bahnareal rechnet Herr Ernst einen Erlös von 250 Fr. für den  $m^2$ , was abzüglich der freizulassenden Strassen eine Einnahme von  $22\frac{1}{2}$  Millionen Franken darstellen würde, dazu käme noch  $\frac{1}{2}$  Million für den ausser Benutzung kommenden Teil der alten Zufahrtslinien, sodass eine Nettobarausgabe von 15 Millionen Fr. zu decken bliebe. Der alte Personenbahnhof, sowie das übrige Bahnareal rechts der Sihl wäre der Stadtgemeinde gratis zu überlassen, wogegen sie die Sihlbrücken und sämtliche neuen Strassen auf ihre Kosten herzustellen hätte.

So vorteilhaft sich unter obigen Voraussetzungen auch die finanzielle Seite des Projektes darstellt, so wenig glauben wir, dass die N. O. B. dasselbe heute noch in Betracht ziehen werde. Herr Ernst kommt mit seinen Vorschlägen zu spät. Hätte er dieselben vor einem Jahre gebracht, so wäre eher Aussicht auf deren Verwirklichung gewesen. Seit einem Monat ist das sogenannte „Provisorium“ von allen Instanzen genehmigt und die Ausführung desselben wird vermutlich nicht lange auf sich warten lassen. Unserer Befürchtung, dass aus diesem „Provisorium“ allmählich ein „Definitivum“ hervorgehen werde, ist von keiner Seite widersprochen worden. Im Gegenteil hat die Generalversammlung der N. O. B. vom 30. Juni diese Ansicht stillschweigend sanktioniert und der Präsident der N. O. B. hat ausdrücklich erklärt, *auch er teile diese Auffassung*. Ob die städtischen, kantonalen und eidgenössischen Behörden der mächtigen N. O. B.-Gesellschaft gegenüber den Mut haben werden, ihren entgegengesetzten Standpunkt mit Nachdruck zu wahren, das darf, nach Allem, was bis anhin geschehen ist, als dahingestellt betrachtet werden.

### Miscellanea.

**Errichtung eines internationalen Centrallaboratoriums für die chemische Untersuchung des Eisens in Zürich.** Auf der diesjährigen Frühjahrsversammlung des «Iron and Steel Institute» berichtete Herr Prof. Dr. *H. Wedding* über das Ergebnis der Schritte, welche von der auf dem vorjährigen Zürcher Festigkeits-Kongress ernannten Kommission für die einheitliche chemische Untersuchung des Eisens, bisher unternommen worden sind. Unter den verschiedenen, zur Regelung dieser Frage in Vorschlag gebrachten Massnahmen, verdient namentlich Beachtung der auch von der Versammlung des «Iron and Steel Institute» mit ungeteilter Zustimmung aufgenommene Plan, ein internationales Centrallaboratorium, unter der Leitung des Chefchemikers Baron *Jüptner von Jonstorff*, zu errichten, welches lediglich den Zweck der Prüfung der von den einzelnen Mitgliedern endgültig vorgeschlagenen Methoden und der Anregung zu weiteren Fortschritten haben solle. Damit vollständige Internationalität gewahrt bleibe, sei dieses Laboratorium am besten in der Schweiz und wegen der Verbindung mit wissenschaftlichen Kräften ersten Ranges, in Zürich zu errichten. Der Vorsitzende erklärte, dass das «Iron and Steel Institute» bereit wäre, aus seinem disponiblen Fonds zu den auf etwa 40 000 Fr. veranschlagten Unterhaltungskosten des Centrallaboratoriums einen erheblichen Beitrag zu leisten, und dass es überdies keine Schwierigkeiten haben dürfte, die ganze Summe durch die interessierten Eisenwerke der verschiedenen Länder aufzubringen. Auch die von der eingangs genannten Kommission vertretene Anschauung, dass sämtliche für diese Zwecke er-

förderlichen Mittel auf mindestens 10 Jahre festgelegt sein müssten, könne keinerlei Bedenken erregen. — Auch der chemische Ausschuss des «Vereins deutscher Eisenhüttenbesitzer,» dem Professor *Wedding* bei seiner Rückreise von London, die Resultate der daselbst gepflogenen Verhandlungen vortrug, hat sich dahin ausgesprochen, dass das projektierte Laboratorium in Zürich zur raschen Förderung der Arbeiten sehr empfehlenswert sei, wenn die Mittel dafür beschafft werden könnten. Dr. *H. Wedding* steht nach «Stahl und Eisen» gegenwärtig in Verbindung mit dem Präsidenten des Vereins, Professor *von Tetmajer*, um die sich wegen Beschaffung der nötigen Räumlichkeiten in Zürich noch bietenden Schwierigkeiten zu erledigen.

**Bauverwaltung der Stadt Zürich.** Am 28. letzten Monates fand in Zürich die Ersatzwahl für den zurücktretenden Vorsteher des Bauwesens, Herrn Dr. *Paul Usteri* statt. Bei einem absoluten Mehr von 8125 Stimmen fielen 8661 Stimmen auf Herrn Stadttingenieur *Joh. Süß* von Stammheim (Mitglied des Ing.- und Arch.-Vereins und der G. e. P.) während 4354 auf einen höheren Militär, 3033 auf einen Juristen und 200 auf Vereinzelte fielen. Der Wunsch, es möchte, wie dies fast in allen grösseren Städten der Fall ist, ein Fachmann an die Spitze des Bauwesens gestellt werden, ist somit von der stimmberechtigten Einwohnerschaft Zürichs in anerkenntwerter Weise berücksichtigt worden.

**Die 25. Abgeordneten-Versammlung des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine** findet am 28. und 29. August d. J. in Berlin statt, während die diesjährige Wanderversammlung, wie bereits mitgeteilt, vom 30. August bis 3. September d. J. daselbst tagen wird. Der technisch-wissenschaftliche Teil der Tagesordnung enthält u. a. folgende Beratungsgegenstände: Grundsätze für das Verfahren bei öffentlichen Wettbewerben, Schutz der architektonischen Arbeiten gegen Ausbeutung durch die Presse, Darstellung der Entwicklungsgeschichte des deutschen Bauernhauses, zulässige Grenze der Stützweiten u. s. w., Ausbildung der Studierenden des Bauachs.

**Nutzbarmachung der Wasserkraft der Adda bei Paderno.** Bei dem Wettbewerb, welchen die Elektrizitätsgesellschaft Edison in Mailand kürzlich für die Nutzbarmachung der Wasserkraft der Adda bei Paderno eröffnet hatte, trug die Firma Escher Wyss & Cie. in Zürich mit ihrem Projekte den Sieg davon. Es waren acht der bedeutendsten Firmen des Kontinentes zu dieser Konkurrenz eingeladen worden, da es sich hier vielleicht um die wichtigste Kraftanlage des Königreiches Italien handelt. Mit den zu errichtenden Turbinen (8 zu 2000 P. S.) soll die Kraft von 16 000 P. S. der Adda für elektrische Beleuchtung, Trambetrieb und Kraftabgabe in Mailand verwendet werden.

S . . . . .

## Preis ausschreiben.

### Preis ausschreiben des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

(Bd. XXIII S. 114). Der Preis ausschuss des genannten Vereins hat in seiner Versammlung vom 5. Juni in Wiesbaden gemäss dem Preis ausschreiben vom März 1894 für nützliche Erfindungen, Verbesserungen oder schriftstellerische Arbeiten im Gebiete des Eisenbahnwesens folgende Preise verteilt: Einen Preis von 7500 M. an Ober-Baurat *A. Klose* in Stuttgart für sein verbessertes System von Radial-Lokomotiven; je 3000 M. an die *Direktion der Ausführungen für Eisenbahn-Oberbau* in Berlin für eine verbesserte Schienenstossverbindung «Stossfangschiene», sowie an die Lokomotivfabrik *Krauss & Cie.* in München für ein kombiniertes Drehgestell für Lokomotiven; je 1500 M. an die HH. Inspektor *A. Prasch* in Wien für eine neuartige Signalkontrolle; Ober-Inspektor *F. Gatlinger* in Wien für eine Gewitterschutzvorrichtung; Reg.-Bmstr. *Leschinsky* in Breslau für eine selbstthätige Sicherung der Fahrstrasse gegen vorfrühte Weichenstellung; Masch.-Dir. Stellvertr. *Belcsak* in Wien für eine Wagenthüre mit zweifacher Drehungsvorrichtung; Eisenb.-Bauinsp. *F. Maiss* in Berlin für Verbesserungen an Lokomotivpfeifen und deren Gestängen; Reg.-Rat *Kemman* in Berlin für das Werk: «Der Verkehr Londons»; Bureau-Vorst. *E. Rank* in Wien für das Werk: «Das Eisenbahn-Tarifwesen in seiner Beziehung zur Volkswirtschaft und Verwaltung»; Reg.- und Baurat *von Borries* in Hannover und die Hinterbliebenen des Hrn. Geh. Baurat *Büte* in Magdeburg für das Werk: «Die nordamerikanischen Eisenbahnen in technischer Beziehung»; Generaldirektionsrat Dr. *Röll* in Wien für die «Encyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens» und schliesslich Geh. Ober-Reg.-Rat Dr. *Gerstner* in Berlin für das Werk: «Internationales Eisenbahn-Frachtrecht».

Redaktion: A. WALDNER

32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

## Vereinsnachrichten.

### Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Samstag den 20. Juni machte der bernische Ingenieur- und Architekten-Verein auf die freundliche Einladung seiner Mitglieder Anselmier und Gautschi eine Exkursion nach Wynau zur Besichtigung der dortigen Wasserwerke. Mit dem um 1<sup>50</sup> Uhr von Bern abfahrenden Oltenerzuge verreisten 30 Mitglieder in fröhlichster Stimmung nach Roggwyl. Ein vom besten Wetter begünstigter Fussmarsch über Oberwynau brachte uns unter Führung des Herrn Ingenieur Anselmier in etwa  $\frac{3}{4}$  Stunden zur Baustelle, woselbst nun vorerst nicht die elektrischen, sondern verschiedene von der Bauunternehmung kredenzte Flaschenbatterien ihre Wirkung an uns versuchten. In dieser «Cantina» gefiel es uns so gut, dass Herr Anselmier kurz vor 5 Uhr energisch zum Aufstehn blasen musste, wenn mit Musse die grosse Anlage besichtigt werden sollte. Auf dem freien Platze zwischen dem neuerstellten Direktionsgebäude und dem durch den Bau geschaffenen verlockend schönen Aarebassin erläuterte uns Herr Anselmier kurz die Anlage, so wie sie nach verschiedenen Abänderungen schliesslich zur Ausführung gelangte und in bald fertigem Zustande vor uns stand. Hierauf erfolgte zuerst die Besichtigung des Innern des Maschinenhauses in dessen Geheimnisse uns Herr Dr. Köpsel, der von der Firma Siemens & Halske mit dem Betriebe betraute Direktor, aufs liebenswürdigste einführte. Bereits verschiedene der Maschinen befinden sich in Funktion, wird ja Langenthal bereits seit längerer Zeit von dieser Stelle aus mit elektrischem Lichte versehen; Kraftabgaben finden auch schon statt in die Fabriken von Roggwyl, der Clus bei Balsthal etc. Hier ist der richtige Ort, wo solche, die es noch nicht können, lernen müssen nur mit den Augen sich die vielen Apparate anzusehen und nicht auch mit den Fingern, da letzteres «bei Todesstrafe» verboten ist. Nun folgte die Besichtigung der gewaltigen Schleusenanlage, die gegenwärtig bis zum Grundlauf, welcher in der Mitte des Aarebasses zwischen die normalen Schleusen eingeschoben wurde, fertig erstellt ist. Ich bemerke hier beiläufig, dass alle Schleusen elektrisch vom Schaltbrette in der grossen Halle aus bedient werden. Unmittelbar neben dem Maschinenhaus wurde eine Fischleiter eingebaut, damit wir nun auch in Zukunft die Rheinsalme im Schwellenmätteli der Bundesstadt fangen können. Vom Grundlauf bis ans linke Ufer wird gegenwärtig noch eifrig gearbeitet, die Baustelle ist mittelst eines starken Fangdammes trocken gelegt, sodass die Söhne des Südens an den Foundationen für die Flossgasse, welche hart ans linke Ufer gebaut wird, sicher und rasch vorwärts arbeiten können. Um beim Passieren der Flosse möglichst wenig Veränderung am Oberwasserspiegel zu bekommen, ist die Flossöffnung mit einem Trommelwehr abgeschlossen. Das Auf- und Zuklappen dieses Wehres wird eine relativ sehr kurze Zeit beanspruchen.

Während der Besichtigung dieser Anlagen schritt die Zeit unbarmherzig vorwärts, so dass wir uns etwas vor  $\frac{1}{2}$  7 Uhr auf die vier bereitstehenden Fuhrwerke verschiedenster Bauart (Break, Landauer, Chaise, Bernerwägelein) setzten und uns nach Langenthal in Eymanns berühmten Bären führen liessen, woselbst die Herren Anselmier und Gautschi uns wiederum angenehm überraschten mit einem «Ordinaire», bestehend aus Suppe, «Spatz mit Flossen», gefolgt noch von andern Magen und Nieren stärkenden Gerichten. Dürfte diese Ordinaireverbesserung wohl schon eine Folge des neuesten Bundesbeschlusses sein? Wohl im Sinne aller Anwesenden sprach unser Herr Präsident, als er den Toast ausbrachte, auf das gute Gelingen des grossartigen Werkes, welches die Firma Siemens & Halske in Verbindung mit den Unternehmern Anselmier und Gautschi erstellt hat, indem er gleichzeitig letzterer Firma den Dank des Vereins aussprach für den genussreichen Nachmittag. Gegen 9 Uhr führte uns das Dampfross wieder der Bundesstadt zu, doch nur wenige fanden auf dem kürzesten Wege ihr Heim, die grössere Anzahl der Teilnehmer blieb noch längere Zeit bei einem guten Glase Bier vereinigt.

R. v. E.

### Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

#### Stellenvermittlung.

*Gesucht* nach Süddeutschland ein erfahrener *Ingenieur* oder *Architekt*, deutsch und französisch sprechend, als Stadtbaumeister. Dem Bewerber müssen vorzügliche Referenzen zu Gebote stehen. (1047)

*Gesucht* ein *Ingenieur* mit guter Praxis, auf das Bureau eines Kantonsingenieurs. (1048)

*Gesucht* nach den Grossen Antillen für Holzbauten, ein junger *Architekt*, flotter Zeichner. Kenntniss der franz. Sprache ist erforderlich; die Stellung ist eine angenehme. (1050)

*Gesucht* ein *Maschineningenieur*, geborener Spanier, zur Uebersetzung von Preiskurants. (1051)

*On cherche* deux jeunes *ingénieurs* comme dessinateurs pour une entreprise. (1052)

Auskunft erteilt

Der Sekretär: *H. Paur*, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.