

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 29/30 (1897)
Heft: 24

Nachruf: Grob, Georg

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: 13.02.2026

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

denselben in Verbindung stehende Kupferschienen auf dem Dach des Wagens. Am Endpunkt der Strecke befindet sich ein eiserner Mast mit einem Ausleger, an dessen Ende zwei mit der Dynamomaschine in der Ladestation in Verbindung stehende Kontaktbürsten frei herabhängen. Letztere legen sich, wenn der Wagen unter den Mast fährt, auf die vorher erwähnten Kupferschienen, so dass hierdurch die Accumulatoren mit der Dynamomaschine verbunden werden. Der elektrische Strom zum Laden der Sammler wird vom städtischen Elektricitätswerk geliefert. Der primäre Wechselstrom wird mittelst Wechselstrom-Gleichstromumformers in Gleichstrom umgewandelt.

Das Bauernhaus im Grossherzogtum Baden, verglichen mit demjenigen der Schweiz. Auf Einladung des Badischen Architekten- und Ingenieurvereins hielt Herr Prof. Dr. J. Hunziker aus Aarau am 15. letzten Monats in Karlsruhe einen gutbesuchten Vortrag über «Das Bauernhaus im Grossherzogtum Baden, verglichen mit demjenigen der Schweiz.» Der Vortrag, der durch Ausstellung von Photographien und Aufnahmen der interessantesten Typen dieses und jenseits des Rheines besonders anregend war, wurde mit Beifall aufgenommen. Er erfüllte insofern auch noch einen besonderen Zweck, als ein rasches Vorgehen in Sachen der Publikation «Das deutsche Bauernhaus» beschlossen wurde. Es stehen für die badische Abteilung, die ja ein besonders reiches Gebiet zu bearbeiten hat, wesentliche Unterstützungen seitens der Grossherzoglichen Regierung in Aussicht.

Wir dürfen wohl gewiss versichert sein, dass auch der hohe Bundesrat nicht nur dem Werk des schweiz. Architekten- und Ingenieur-Vereins, zu dessen Mitarbeit Herr Dr. Hunziker gewonnen ist, sondern auch im Interesse des grossen kulturhistorischen Wertes, dem geplanten, umfassenden und ins Einzelne eingehenden grossen Werke des vorgenannten Gelehrten über das schweiz. Bauernhaus Aufmerksamkeit und Unterstützung gewähre. *M.*

Elektrische Untergrundbahn in Berlin. Die der Firma Siemens & Halske bezw. der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen bereits genehmigte elektrische Stadtbahn von der Warschauer-Strasse bis zum Zoologischen Garten soll teilweise als Untergrundbahn, nach dem Muster derjenigen in Budapest, zur Ausführung kommen. Es handelt sich um eine Strecke, welche aus der Durchgangslinie Warschauerstrasse-Zoologischer Garten abzweigend, vom Potsdamer Bahnhof aus unter der Königgrätzer Strasse und Sommerstrasse, sowie unter dem Reichstagsufer nach dem Bahnhof Friedrichstrasse und weiter längs der Spree unter dem Weidendamm und Kupfergraben bis zum Schlossplatz fortgeführt werden soll. Wie verlautet, hat der Entwurf dieser Unterplasterbahn bereits dem Kaiser sowie den beteiligten Ministern vorgelegen. Der Kaiser hat sowohl dem Gesamtentwurf als auch der Anlage eines Bahnhofes an der Schlossbrücke seine Zustimmung erteilt. Die Unterplasterbahn wird außer am Potsdamer Platz und der Schlossbrücke zwei Haltestellen: Brandenburger Thor und Weidendammer-Brücke erhalten. Vom Schlossplatz aus soll die Unterplasterbahn nach verschiedenen Richtungen hin weitergeführt werden.

Denkmal Daniel Colladons in Genf. Am 14. April hat im «Jardin des Bastions» zu Genf die feierliche Einweihung der Büste Daniel Colladons stattgefunden, deren Entstehung einer öffentlichen, von der «Classe d'Industrie et de Commerce» angeregten Subskription zu verdanken ist. An der Schöpfung des Denkmals sind Bildhauer *Hugues Bovy* für die Büste*, und Marmorist *Ch. Henneberg* für das Piedestal, beteiligt. Architekt *Aug. Bourdillon* war mit der allgemeinen Anlage des Monuments beauftragt worden und hat gleich den vorgenannten Künstlern seine Aufgabe mit Erfolg gelöst. Die Feier eröffnete Ingenieur *Des Gouttes*, Präsident des Denkmalkomitees, im Namen der «Classe d'Industrie et de Commerce» und der «Société des Arts» in Genf, an deren Arbeiten Colladon thätigen Anteil genommen und welch ersterer er die erforderlichen Mittel zur Stiftung eines Preises hinterlassen hatte. Ausser Des Gouttes sprachen noch die H.H. Lucien de Candolle, André Bourdillon, Vizepräsident des Stadtrats, der Prorektor der Universität, Prof. Soret und Hegelbacher, Subdirektor der «Ecole centrale des arts et manufactures» in Paris, zu deren Mitbegründern Colladon gehörte.

Elektrische Vollbahn mit Accumulatorenbetrieb in Ludwigshafen am Rhein. Seit dem 1. Mai ist in Ludwigshafen a. Rh. eine elektrische Vollbahn mit Accumulatorenbetrieb dem Verkehr übergeben, welche diese Stadt mit Neustadt und Worms verbindet. Die Anlage wurde von der Direktion der kgl. Pfälzischen Eisenbahnen, gemeinsam mit der Elektricitäts-A.-G. vorm. Schuckert & Co. und der Accumulatorenfabrik-A.-G., in Hagen i. W. hergestellt. Die Geschwindigkeit der Bahn beträgt durchschnittlich 50 km, maximal 65 km in der Stunde.

*) Vgl. Bd. XXII S. 20.

Elektrischer Betrieb auf der District-Untergrundbahn in London. Ausser dem bereits erwähnten Projekt der Untertunnelung der Linie Earls Court-Mansion House der Londoner District-Bahn wird nun gemäss Beschluss einer ausserordentlichen Aktionärsversammlung auch der Antrag beim Parlament auf die Einführung des elektrischen Betriebes für den sogenannten «Innen Cirkel» der District-Bahn gestellt werden. Diese Neuerung, die für den ganzen Ring einen Kostenaufwand von etwa 40 Millionen Fr. beansprucht, ist hauptsächlich mit Rücksicht auf die schwierige Lüftung des Tunnels veranlasst.

Die elektrische Nutzbarmachung von Wasserkräften in den Vereinigten Staaten. Gegenwärtig sind in den Vereinigten Staaten mehr als 220 Wasserkraftanlagen in Betrieb, welche elektrische Energie in einer Gesamtleistung von rund 45000 kw erzeugen. 28 dieser Werke dienen zum Betriebe von Tramways, welche ein Netz von 265 km umfassen; 6000 Bogenlampen und 200000 Glühlampen werden durch rein hydraulische Anlagen gespeist. Von den oben erwähnten 220 Stationen verfügen 50% über eine Reservedampfanlage.

Nekrologie.

+ Georg Grob. Am 5. d. Ms. starb im Guggital bei Zug, infolge einer Lungenentzündung, Ingenieur G. Grob von Lichtensteig (Kanton St. Gallen) im Alter von nicht ganz 45 Jahren. Der Verstorbene, Mitglied des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins und der G. e. P., vollendete im Jahre 1874 seine Studien an der mech.-technischen Abteilung des eidg. Polytechnikums; in den achtziger Jahren war er Direktor der Luxemburger Sekundärbahnen und seit 1890 lebte er in Zürich als Civilingenieur.

Korrespondenz.

An die Redaktion der Schweiz. Bauzeitung, Zürich.

In dem Artikel Ihrer vorletzten Nummer unter der Aufschrift: «Zufahrtslinien zur Gotthardbahn» haben wir die unsere Firma betreffende Erwähnung, dass die Eisenkonstruktion der Rheinbrücke bei Eglisau nach dem von uns entworfenen Projekte ausgeführt wurde, wie folgt zu berichtigten:

Wir haben bei der engeren Konkurrenz allerdings ein Projekt mit einem Parallelträger eingereicht; die Ausführung dieses Objektes erfolgte jedoch nicht nach unserem Projekte, sondern es wurde auf Anordnung des Herrn Direktor Brack von Herrn Ingenieur Amez-Droz, Chef des Brückebureau (für den Bau) der N. O. B., ein neues Projekt ausgearbeitet, nach welchem diese Brücke von unserer Firma ausgeführt wurde.

Wir ersuchen Sie, diese Richtigstellung in der nächsten Nummer Ihres geschätzten Blattes zu veröffentlichen und zeichnen hochachtungsvoll
Basel, den 2. Juni 1897.

Alb. Buss & Cie.

In einem sonderbaren Widerspruch zu obiger «Berichtigung» steht ein Artikel, den die Firma *Alb. Buss & Cie.*, bezw. deren Ingenieur, Herr *Rosshändler*, in den Basler Nachrichten (Beilage vom 18. u. 19. Mai) veröffentlicht hat. Nach jenem Artikel muss der Leser glauben, dass die Firma Alb. Buss & Cie, die Brücke konstruiert habe. Von einem Projekt der N. O. B. und dem Entwurf des Herrn Ingenieur *Amez-Droz* ist in dem ganzen, langen Artikel nirgends die Rede. *Die Red.*

Redaktion: A. WALDNER
33 Brandschenkestrasse (Selina) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht ein Maschineningenieur für Dampfmaschinen, selbständige Stellung, direkter Verkehr mit der Kundschaft. (1098)

Gesucht auf kürzere Zeit ein Ingenieur für Aufnahme und Abrechnung einer Normalbahn. (1099)

Gesucht zur Überwachung und Instandhaltung von Werkzeugmaschinen ein praktisch erfahrener Techniker. (1100)

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

XXVIII. Adressverzeichnis.

Die Mitglieder werden ersucht, für den Text des Adressverzeichnisses

Adressänderungen

und Zusätze beförderlich einsenden zu wollen.

Der Sekretär: *H. Paur*.