

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 47/48 (1906)
Heft: 14

Nachruf: Baj, Innoe

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: 08.01.2026

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

»Das englische Haus« halten, auf die wir unsere Leser ganz besonders aufmerksam machen.

Das Bronzetor am Haupteingang des Mailänder Domes. Die Bronzetüren am mittlern Portal der Mailänder Domfassade, die soeben enthüllt und eingeweiht wurden, sind nach dem in einem Wettbewerb preisgekrönten Entwurf von Prof. Lud. Pogliaghi in Mailand gefertigt und zeigen in gotischer Umrahmung Szenen aus dem Leben der Maria. Die Türen wiegen rund 17,75 t.

Die Hungerburgbahn bei Innsbruck, eine elektrisch betriebene, 300 m Höhe überwindende Drahtseilbahn mit einer grössten Steigung von 550/100 wurde am 12. September dem Verkehr übergeben. Die stufenförmig gebauten Wagen fassen 60 Personen. Die Bahn ist von Ingenieur Riehl gebaut und von der *Oesterreichischen Elektrizitäts-Gesellschaft Union* ausgerüstet worden.

Naturdenkmalpflege in Preussen. Das preussische Kultusministerium hat zur Förderung der Erhaltung von Naturdenkmälern im preussischen Staatsgebiete eine «staatliche Stelle für Naturdenkmalpflege» errichtet, die einstweilen ihren Sitz in Danzig hat und von dem neu ernannten staatlichen Kommissär für Naturdenkmalpflege, Professor Dr. *Conwenz* verwaltet wird.

Die Tagung des Bundes deutscher Architekten in Köln, die am 30. September stattfand, beschloss die Bildung eines Ausschusses für die Aufstellung von Gutachten in künstlerischen und technischen Fragen, die unaufgefordert der Öffentlichkeit unterbreitet werden sollen. Ferner wurde die Notwendigkeit der Reform der künstlerischen Wettbewerbe betont. Als Ort der nächsten Tagung ist Dresden bestimmt worden.

Die Ausmalung der Waffenhalle des Munot in Schaffhausen, die nach einem Beschluss des Stadtrats von Schaffhausen dem Kunstmaler *August Schmid* von Diesseuhofen übertragen worden war, ist vollendet. Gleichzeitig wurde die Waffensammlung unter Leitung von Dr. *Rudolf Wegeli* vom Landesmuseum in Zürich neu aufgestellt.

Nekrologie.

† **Innoe Baj.** In Mailand starb am Morgen des 17. September d. J. nach kurzer, schwerer Krankheit im Alter von nur 39 Jahren Architekt und Ingenieur Innocente Baj. Der Verstorbene war am 3. Mai 1867 in Codogno bei Lodi in Oberitalien geboren und hatte sich an dem Istituto Tecnico in Mailand für die technischen Studien vorbereitet. Im Jahre 1886 trat er in die Bauschule des eidg. Polytechnikums in Zürich ein. Nach Absolvierung derselben im März 1890 fand er bei der schweizerischen Nordostbahn Anstellung als Architekt und Bauführer und war beim Bau der rechtsufrigen Zürichseebahn und der Linie Thalwil-Zug sowie bei Ausarbeitung von Werkstättenprojekten tätig. Als Ende 1898 die Nordostbahn ihre Baubureaus stark einschränkte, trat Baj in die bekannte Firma Rothenbach & Cie. in Bern, die als Spezialität die Errichtung von Gasanlagen betreibt. Im September 1904 siedelte er in das Mailänder Bureau der gleichen Firma über, aus dem er jedoch im Frühjahr 1905 austrat, um ein eigenes technisches Bureau für Ingenieurwesen und Architekturarbeiten zu gründen. Dem hoffnungsvollen jungen Unternehmen hat sein Tod nun ein jähes Ende bereitet. — Der sehr begabte, immer freundliche und sympathische Kollege wird allen seinen Studiengenossen und Mitarbeitern in bester Erinnerung bleiben.

† **J. K. Zimmermann.** Dienstag den 2. Oktober d. J., nachmittags 4 Uhr, verschied in Bern nach langer Krankheit im Alter von 54 Jahren der frühere Bahningenieur der Bern-Neuenburg-Bahn und Thunersee-Bahn Kaspar Zimmermann. In Ebikon (Kanton Luzern) am 26. März 1852 geboren, besuchte er die Realschule in Luzern und bezog im Jahre 1872 das eidg. Polytechnikum, an dessen Ingenieurschule er bis zum Herbst 1876 studierte. Er war hierauf beim Bau der Gotthardbahn, bei Bahnbauten in Griechenland und beim Bau der Linie Landquart-Davos beschäftigt, um nachher wiederum in den Dienst der Gotthardbahn zu treten, bis er im Jahre 1897 an den Posten des Oberingenieurs für den Bau der Bern-Neuenburg-Bahn berufen wurde. Nach Vollendung dieses Baues übernahm Zimmermann die Stelle eines Bahningenieurs der sämtlichen in die Betriebsgemeinschaft der Bern-Neuenburg-Bahn und Thunersee-Bahn einbezogenen bernischen Dekretsbahnen und versah diesen verantwortungsvollen Posten bis zu Anfang des laufenden Jahres.

Der Verstorbene galt als ein tüchtiger Bahningenieur und gewissenhafter Beamter; er war allen ihm Unterstellten ein stets wohlwollender und besorgter Vorgesetzter. Alle, die Ingenieur Zimmermann näher gekannt, werden ihm ein ehrendes und freundliches Andenken bewahren.

Literatur.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten:

Architektur-Konkurrenzen. Herausgegeben von *Hermann Scheurembrandt*, Architekt. Heft I. A. Konzert- und Gesellschaftshaus für Königsbühl i. Pr. B. Sparkassen- und Postgebäude für Kufstein. Heft 2/3 Kur-salon und Heilbad für Teplitz-Schönau. Heft 4. A. Hallenschwimmbad für Iserlohn. B. Realschulgebäude für Eisleben. Berlin 1906. Verlag von Ernst Wasmuth, A. G. Im Abonnement jährlich 12 Hefte 15 M. Einzelne Hefte kosten M. 1,80.

Die Elektrizität, ihre Erzeugung, ihre Gesetze, ihr Nutzen und die Gefahren elektrischer Anlagen. Von *Rudolf Fried*, Assistent im bayerischen Landes-Feuerwehr-Bureau. II. vermehrte und ergänzte Auflage. München. 1906. Verlag von Ph. L. Jung. Preis 1 Stück M. 0,70, bei 10 Stück M. 0,60, bei 25 Stück M. 0,50.

Zur Revision des Fabrikgesetzes. Kritik des Entwurfs des Eidgenössischen Fabrikinspektorats und Gegenentwurf der Zürcher Handelskammer. Heft III der wirtschaftlichen Publikationen der Zürcher Handelskammer. Zürich 1906. Verlag von Arnold Bopp. Preis Fr. 3,50.

Jahrbuch der österreichischen Bau-Industrie und Industrie der Steine und Erden. Herausgegeben von *Rudolf Hanel*, Jahrgang 1906. Wien 1906. Verlag von Alfred Hölder, K. und K. Hof- und Universitäts-Buchhändler. Preis K. 3,50.

Die Warmwasser-Versorgung ganzer Häuser und einzelner Stockwerke durch selbsttätige Erhitzer mit Gasfeuerung. Von *Franz Schäfer*, Ingenieur in Dessau. Mit 4 Abbildungen. München und Berlin. 1906. Verlag von R. Oldenbourg. Preis M. 0,50.

Zentralblatt für Eisenhüttenwesen. Herausgegeben von Dr. *Fritz Bennisson*. I. Jahrgang. Berlin 1906. Verlag: Berliner Union Verlagsgesellschaft m. b. H. Abonnementspreis jährlich 24 M.

Grundzüge für die statische Berechnung der Beton- und Eisenbetonbauten. Von *M. Köhnen*, Berlin. III. durchgesehene und erweiterte Auflage. Berlin 1906. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis M. 1,50.

Redaktion: A. JEGHER, DR. C. H. BAER.

Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Sonntag den 30. September machten die Sektionen Freiburg und Bern des schweizer. Ingenieur- und Architekten-Vereins einen gemeinsamen Ausflug per Break. Etwa 30 Mitglieder von Bern und 20 Mitglieder von Freiburg vereinigten ihre Wagenkolonnen in Täfels, um im mehr oder minder dichten Nebel das am 31. Mai 1906 zum grossen Teil abgebrannte freiburgische Dorf Plaffeyen zu erreichen, an dessen Wiederaufbau gegenwärtig gearbeitet wird. Noch stehen die Trümmer vieler Häuser da und bieten ein Bild der Verwüstung. Der Kirchturm wurde erst in der letzten Woche September gesprengt, da seine Mauern die nötige Sicherheit zum Wiederaufbau nicht mehr boten. Auf dem Kirchhof sieht man noch die halbverkohlten marmorierten hölzernen «Grabsteine». Mitten aus den Trümmern erheben sich scheinbar regellos einige neue Häuser, teils erst im Rohbau fertig, teils bereits bezogen, andere wieder kaum begonnen. Aus den Ausführungen des Herrn Kantonsingenieur *Gremaud* und aus dem in der Barackenwirtschaft angeschlagenen Situationsplan ging hervor, dass mit Hilfe des Staates das neue Plaffeyen in eine Anzahl mehr oder weniger regelmässige Rechtecke «à la Mannheim» eingeteilt wird und dass die Gebäude den Charakter einfacher Vorstadthäuser mit verputztem Bruchstein-mauerwerk, sandsteinernen Fenster- und Türgewänden und Ziegeldächern erhalten werden. Glücklicherweise sind noch einige heimelige alte Holzhäuser stehen geblieben, die spätern Zeiten ein Bild geben können, wie malerisch das alte Plaffeyen ausgesehen hat.

Von Plaffeyen gings wieder einige Kilometer zurück und dann tief an die Sense hinunter, dem Kanton Bern zu, nach *Guggersbach*. Hier vermittelte sie jetzt eine alte gedeckte Holzbrücke den Verkehr über die Sense, die vom malerischen Standpunkt aus nichts zu wünschen übrig lässt. Das Bauwerk, das die Jahrzahl 1780 trägt, hat zwei Joche mit einem Sandsteinpfeiler in der Mitte der Sense. Das rechte Joch hat 18, das linke 25 m Spannweite. Beide Joche bilden zusammen einen sensenaufwärts gerichteten stumpfen Winkel und auch die Brückenbahn weicht wohltuend von der langweiligen geraden Horizontalen ab. Leider ist die Brücke so eng, dass ein ordentliches modernes Fuhrwerk nur mit Mühe durchkommt, trotzdem im Innern flussabwärts alle Büge weggesägt sind. Auch die grössere linksufrige Öffnung musste verschiedentlich unterstützt werden, sodass