

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 57/58 (1911)
Heft: 8

Artikel: Die Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Hauptbahnhof Zürich der S.B.B.
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-82572>

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: 04.04.2026

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

Die Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Hauptbahnhof Zürich der S. B. B.

Indem wir auf diesen und den folgenden Seiten Lageplan, Längenprofil und einige Detailpläne des zwischen der Generaldirektion der S. B. B. und dem Stadtrat von Zürich vereinbarten Projektes (das jedoch die Genehmigung des Verwaltungsrates der S. B. B. zunächst nicht erhalten hat) nach den Vorlagen der Generaldirektion wiedergeben, entnehmen wir dem Berichte der letztern zu dessen Erklärung die folgenden Angaben.

Wir verweisen dabei zunächst auf unsere bisher in der Frage wiederholt gebrachten Mitteilungen und Pläne, namentlich die in Band XXXVII, Nr. 13 und 14, mit dem Projekt des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins, in Band XLII, Nr. 15 und 16, Projekt des Tiefbauamtes Zürich, Band XLIII, Nr. 10, Projekte der S. B. B. u. a. m.

Die Generaldirektion hebt in ihrem Berichte hervor, dass sie von ihrem Standpunkt aus immer daran festhielt, die richtige Lösung in einer Hochbahn im Kreise III mit Ueberbrückung der Sihl zu finden. Sie gibt dann einen gedrängten Ueberblick über den Verlauf, den die Verhandlungen bisher genommen und der zur gegenwärtigen Projektvorlage geführt hat. Diese charakterisiert sie mit folgenden Worten:

„Dieses Projekt unterscheidet sich von allen andern hauptsächlich durch die Lage der Station Enge, welche westlich von der

Enge-Kirche in einem tiefen Einschnitt an der Bederstrasse vorgehen ist. Diese Lage wurde von den städtischen Organen besonders deshalb als günstig bezeichnet, weil das Villenquartier vor der Kirche geschont, der Ausblick von der Terrasse derselben auf die Stadt nicht gestört wird, und weil die Station um 2 m höher gelegt werden kann als bei den andern Tiefbahnprojekten, da die Entfernung von der Sihl um 200 m grösser ist. Ferner wird bei dieser Anordnung die Einführung der Sihltalbahn in die Station Enge erleichtert, welcher die städtischen Organe stets grosse Bedeutung beimessen, während wir bis dahin, um eine Belastung der Strecke Enge-Wiedikon zu verhindern, an der Einführung in die letztgenannte Station festgehalten hatten.“

Hinsichtlich der *Sihlkorrektur* werden in dem Bericht die Verhandlungen mit dem eidg. Oberbauinspektorat und der Regierung des Kantons Zürich skizziert, die zu der Feststellung des heutigen Vorschlages geführt haben. Dieser wird wie folgt beschrieben:

„Die Korrektur ist 900 m lang, beginnt bei der Brücke der Uetlibergbahn und endigt 140 m oberhalb der Stauffacherbrücke. Bis auf 69 m oberhalb des Ueberfalls beträgt das Sohlengefälle 1,5‰, dann folgen 55 m in der Horizontalen, an welche sich eine 14,40 m lange, mit 17‰ geneigte Ebene und die 3,35 m hohe Fallmauer anschliessen. Auf diese folgt das 17,30 m lange, 1,10 m versenkte Fallbett und ein Gefälle von 3‰. Die früher vorgesehene 8,20 m hohe Fallmauer ist zur Verminderung des durch den Absturz der Wassermassen erzeugten Geräusches im obren Teile durch die schiefe Ebene ersetzt worden. Die Breite der Sohle ist normal zu 34 m, oberhalb des Absturzes zu 42 m, unmittelbar unterhalb derselben zu 45 m angenommen. Die Ufer liegen 1 m über dem für das grösste bekannte Hochwasser von 1846 (550 m³ pro Sekunde) berechneten Wasserspiegel. Oberhalb des Absturzes erhält die Sohle auf 33,5 m Länge Granitpflaster und auf 67 m Länge Kalksteinpflaster auf Betonunterlage. Für das Fallbett ist ein Bohlenbelag

Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Hauptbahnhof Zürich.

Projekt des Tiefbauamtes Zürich und der Generaldirektion der S. B. B. vom 30. November 1910.

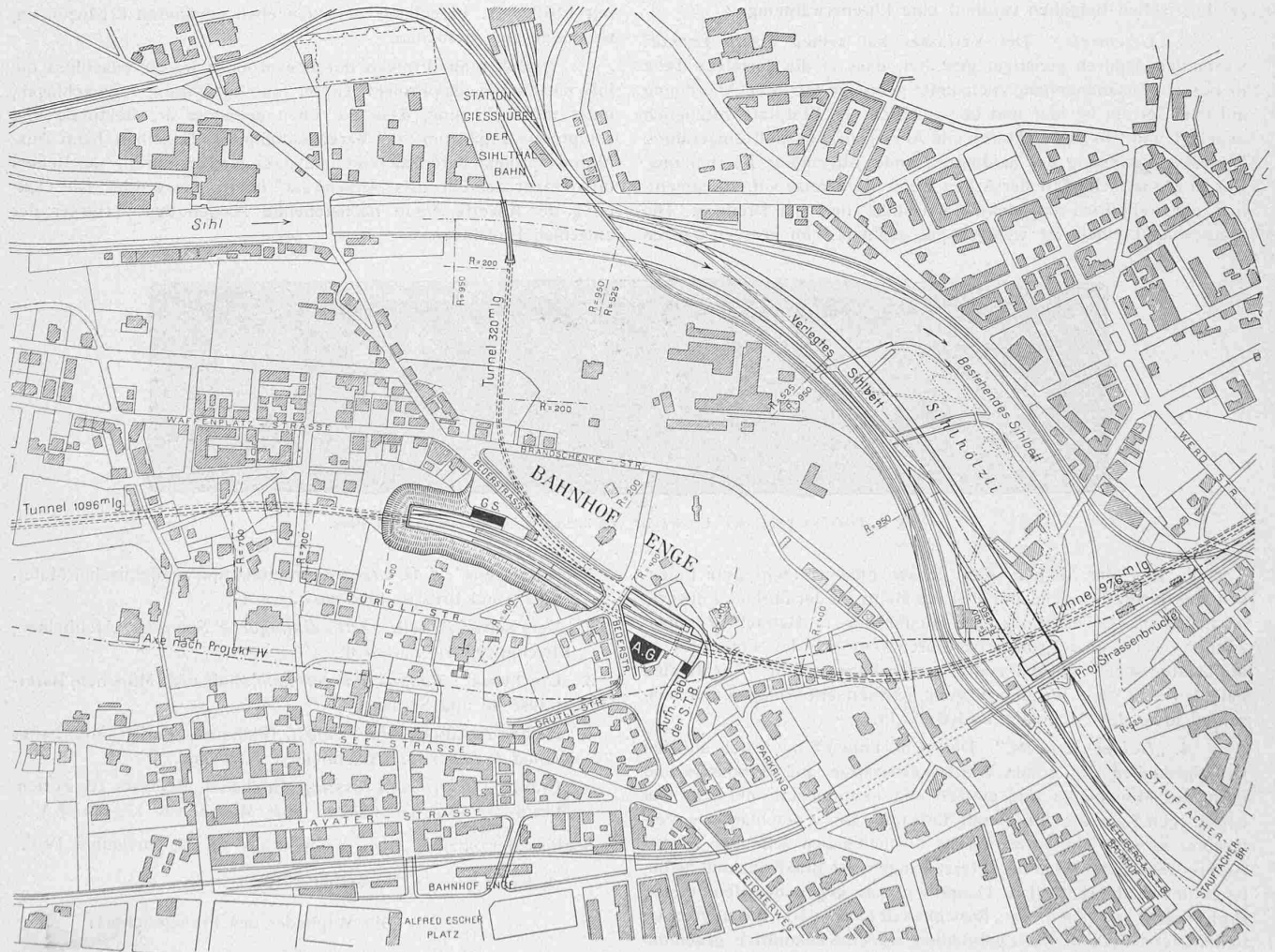


Abb. 1. Lageplan von Station Enge und Sihlkorrektur. — Masstab 1 : 7500.

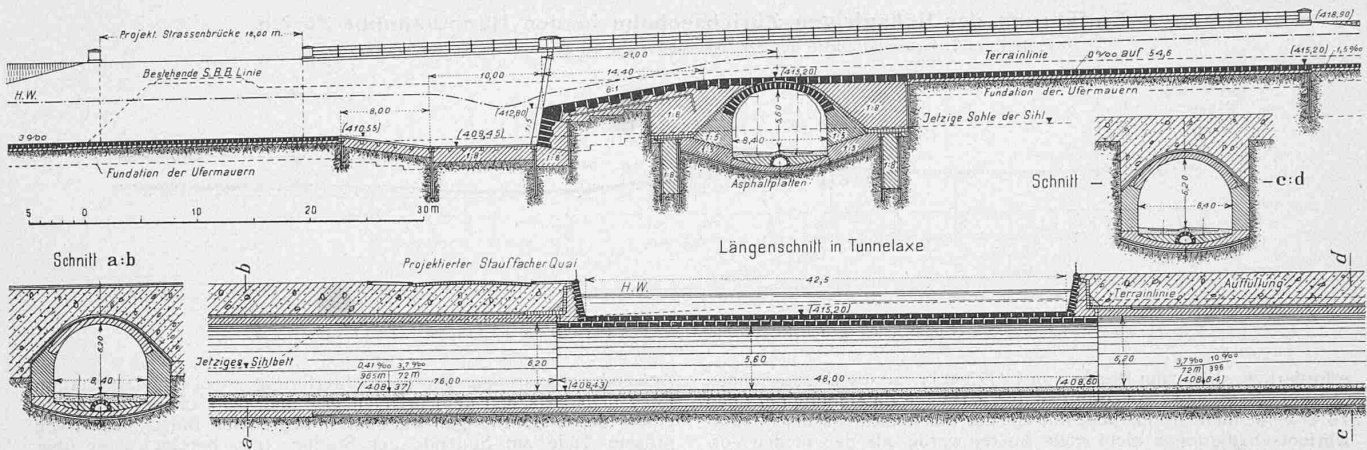


Abb. 5. Querschnitt und Längsschnitt der Sihlunterführung. — Masstab 1: 600.

auf Beton vorgesehen. Unterhalb des Fallbettes folgt auf 80 m Länge abermals eine Kalksteinpflasterung. Als Uferschutz sind auf 180 m Länge Quadermauern auf Betonfundament, im übrigen $\frac{3}{4}$ flüssige Pflasterung vorgesehen.

Die Bahn kreuzt den Fluss unter einem Winkel von 83°. Der Tunnel ist zweispurig mit 8,40 m Weite und 5,60 m Höhe und einem flachen, im Scheitel 55 cm starken Gewölbe aus Granitquadern vorgesehen.“

Ueber die Grundlagen des *Vertrages*, der dem Projekt zugrunde gelegt werden soll, entnehmen wir dem Berichte:

„Im Vertrag ist festgesetzt, dass als Grundlage für die Ausführung das Projekt VIII vom 30. November 1910 und die dazuge-

hörigen neuen Voranschläge im Gesamtbetrage von 17 900 000 Fr. zu dienen haben. Hierzu kommen noch die die Bundesbahnen nicht belastenden Ausgaben für den Anschluss der Sihltalbahn im Betrage von rund 1 840 000 Fr.

Die Gesamtausgabe beträgt somit 19 740 000 Fr.

Ein Anschluss der Uetlibergbahn ist in diesem Projekt nicht vorgesehen.

An die die Bundesbahnen belastenden Ausgaben von 17 900 000 Fr., von welchen für Landerwerbungen bereits 1 194 496 Fr. verwendet sind, leistet die Stadt einen Beitrag von 3 300 000 Fr. (3 000 000 Fr. laut Art. 4 und 300 000 Fr. laut Art. 6 des Vertrages). Ferner tritt sie ihre eigenen Grundstücke und Rechte, soweit sie zum Neubau

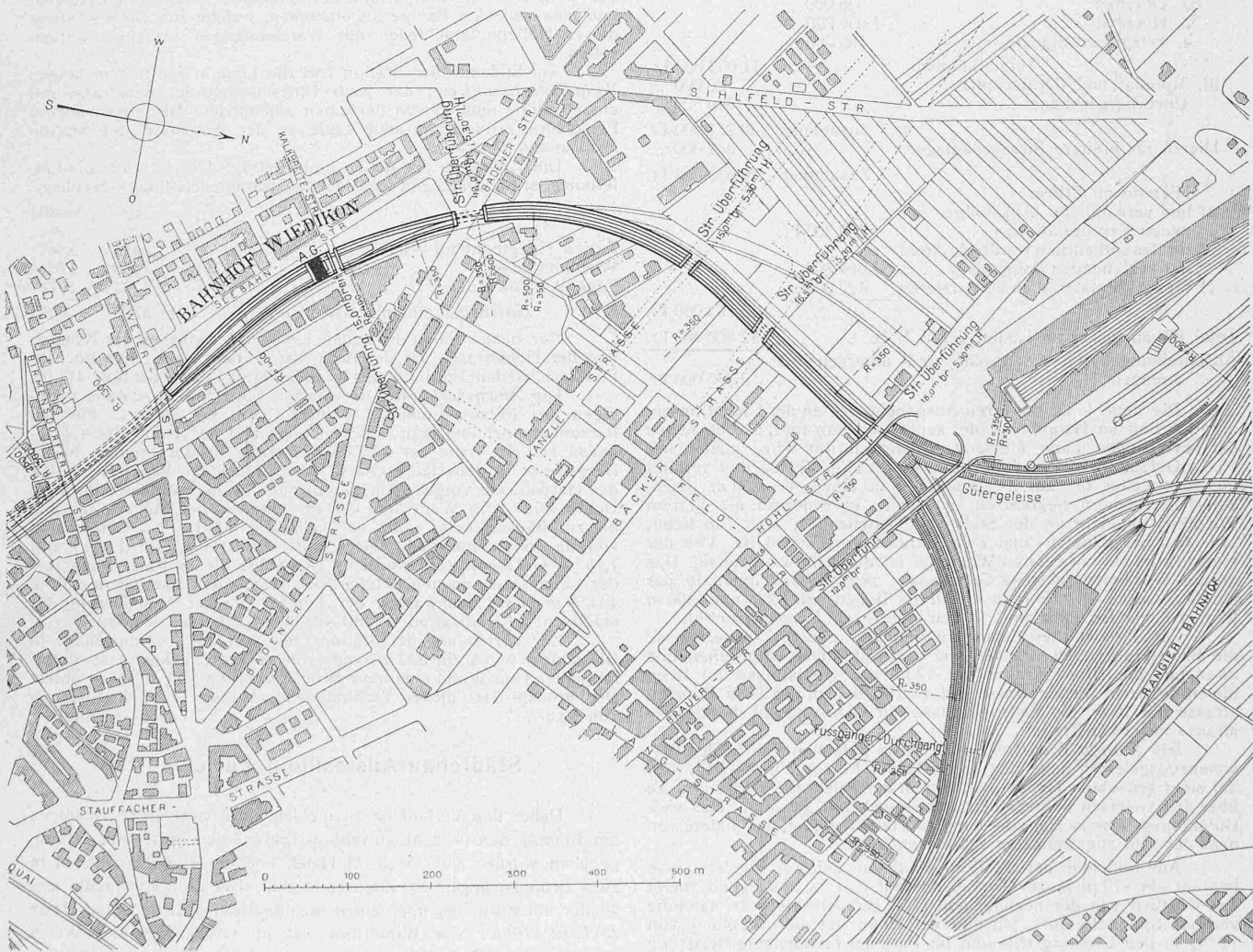


Abb. 2. Lageplan von der Station Wiedikon bis zur Langstrassen-Unterführung. — Masstab 1: 7500.

Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Hauptbahnhof Zürich.

Projekt des Tiefbauamtes Zürich und der Generaldirektion der S. B. B. vom 30. November 1910.

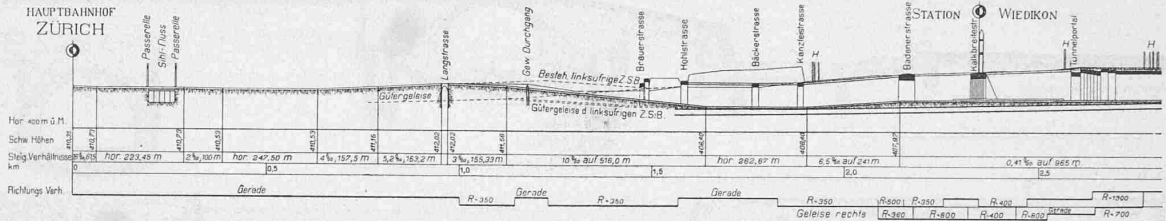


Abb. 3. Längenprofil Hauptbahnhof-Bahnhof Wiedikon. — Masstab 1:15000 für die Längen, 1:1500 für die Höhen.

erforderlich sind, zum Preise von 1239 390 Fr. an die Bundesbahnen ab und übernimmt die Garantie dafür, dass die Enteignung der noch zu erwerbenden Grundstücke und Rechte mit Einschluss der Minderwerterschädigungen nicht mehr kosten werde, als den in den Vorschlägen enthaltenen Betrag von 3654 970 Fr. Die Stadt bezahlt sodann den Bundesbahnen für das durch die Verlegung der Bahn entbehrlich werdende Areal der bestehenden Anlage, sowie für die nicht benützten Abschnitte der neuen Expropriation 2 631 000 Fr.

Endlich verpflichtet sich die Stadt den Bundesbahnen diejenigen Beiträge zu ersetzen, zu welchen sie eventuell an die durch die Umänderung der Anlagen der Sihltalbahn und Uetlibergbahn entstehenden Kosten verhalten werden könnten.

Das Projekt VIII vom 30. November 1910 wird wie folgt in seinen Hauptzügen beschrieben:

Voranschlag.	
I. A. Organisations- und Verwaltungskosten	861 000 Fr.
I. B. Verzinsung des Baukapitals	1 203 800 "
I. C. Expropriation	6 272 400 "
I. D. Bahnbau :	
1. Unterbau	9 296 000 Fr.
2. Oberbau	536 000 "
3. Hochbau	1 056 000 "
4. Telegraph, Signale, etc.	165 000 "
Total Bahnbau	11 053 000 Fr.
III. Mobilien und Gerätschaften	20 000 "
Unvorhergesehenes	860 800 "
	Zusammen 20 271 000 Fr.
Hierzu für breitere Strassenanlagen	382 000 "
	Zusammen 20 653 000 Fr.
Hiervon ab Erlöse :	
a) für verkäufliche Abschnitte der neuen Expropriationen	769 200 Fr.
b) für das entbehrlich werdende Areal der bestehenden Bahnanlage	1 861 800 "
c) für die Altmaterialien der letzteren	122 000 "
	2 753 000 Fr.
Total Bauausgaben zu Lasten der S. B. B.	17 900 000 Fr.
Abschreibungen für verlassene und untergehende Anlagen	2 880 000 Fr.

Die neue Linie hat ihren Ausgangspunkt an der Langstrassenunterführung im Hauptbahnhofe, senkt sich von hier, östlich neben der bestehenden Linie bleibend, anfänglich mit 3‰, später mit 10‰ Gefälle im offenen Einschnitt bis zur Hohlstrasse und verläuft von hier weiter bis zur Zweierstrasse in einem 6—7,50 m tiefen, von Futtermauern begrenzten Einschnitt, in welchem die Station Wiedikon ungefähr an der Stelle der bestehenden, aber 7 m tiefer, zwischen der Badener- und Zweierstrasse vorgesehen ist. Von der Hohlstrasse bis zur Station Wiedikon ist die Bahn viergeleisig. Das an der Westseite gelegene Geleisepaar zweigt 50 m oberhalb der Hohlstrasse ab und führt in einem im Bogen mit 350 und 300 m Radius liegenden Einschnitt in den Güter- und Rangierbahnhof.

Für die zwischen dem Hauptbahnhofe und der Zweierstrasse die Bahn kreuzenden Strassen sind Ueberführungen vorgesehen, und zwar für die Brauerstrasse mit 12 m, die Hohlstrasse mit 18 m, die projektierte Bäckerstrasse mit 16,5 m, die projektierte Kanzleistrasse mit 15 m, die Badenerstrasse mit 42 m und die Kalkbreitestrasse mit 15 m Breite.

Die Station Wiedikon erhält einen zwischen den beiden Personenzuggeleisen liegenden 290 m langen Perron, zu welchem man auf einer gedeckten Treppe aus dem an der Kalkbreitestrasse über den Geleisen befindlichen Stationsgebäude gelangt. Das eine Güterzuggeleise zweigt von dem dem Hauptbahnhof, das andere von dem der Sihl zugewendeten Stationsende ab.

Am Südende der Station Wiedikon bei der Zweierstrasse beginnt ein 979 m langer Tunnel, der mit 0,41‰ ansteigend zuerst das westlich von der bestehenden Linie gelegene Gelände, dann die verlegte Sihl unterfährt, jenseits derselben mit der Steigung von 10‰ in den Ulmberg tritt und im Park der Freudenbergs-Besitzung in der Station Enge ausmündet. Mit Rücksicht auf die in dem Tunnel liegenden Ausweichgeleise ist dieser an beiden Enden mit

Anwendung anomaler Profile trichterförmig erweitert. Die Station Enge liegt zwischen dem Freudenberg und dem oberen Bürgli in einem durch Böschungen und Mauern begrenzten Einschnitt, dessen grösste Tiefe am Südende der Station 27 m beträgt. Quer über diesen Stationseinschnitt führt die Bederstrasse, dort wo die Bürglistrasse in dieselbe einmündet, auf einer 8 m hohen Brücke. Das Aufnahmegebäude liegt an der Bederstrasse, ungefähr an der Stelle, an welcher sich heute das Schulhaus befindet, im gleichen Niveau mit der Bahn. Die Station ist nicht für den Frachtgut- und Viehverkehr, sondern nur für den Eilstückgutverkehr eingerichtet; sie erhält drei gedeckte Perrons, von welchen zwei mit 300 und 290 m Länge für den Dienst der Bundesbahnen und einer mit 150 m Länge für den Dienst der Sihltalbahn bestimmt sind, ferner zwei Hauptgeleise und ein Überholungsgeleise von 400 m Länge für Zwecke der S. B. B. und zwei Geleise für die Sihltalbahn, welche am nördlichen Ende der Station durch eine Schiebebühne verbunden sind. Das eine von diesen ist an das Überholungsgeleise angeschlossen. Das Aufnahmegebäude der S. B. B. ist an der Bederstrasse, nördlich davon ein kleineres für die Sihltalbahn vorgesehen. Die drei Perrons sind auf der Nordseite des Aufnahmegebäudes durch einen Personentunnel verbunden. In einer Höhe von 10 m über den Geleisen an der Westseite der Station sind der Schuppen für den Eilgüterdienst und eine gedeckte Rampe angenommen, welche zur Ueberwindung dieses Höhenunterschiedes mit Warenaufzügen versehen werden sollen.

Am Südende der Station tritt die Linie in den 1096 m langen Wollishofertunnel ein, der nach Unterfahmung der Seestrasse mit einer Galerie südlich von derselben ausmündet. Mit einem kurzen Einschnitte erreicht die neue Linie an der Nordseite der Station Wollishofen ihr Ende.

Die Baulänge der neuen Linie beträgt 4293 m. Über die Entfernung der Stationen gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluss:

	jetzt m	künftig m
Zürich Hauptbahnhof-Wiedikon	2419	2349
Wiedikon-Enge	1488	1284
Enge Wollishofen	1793	1972
Zürich Hauptbahnhof-Wollishofen	5700	5605

Der tiefste Punkt der neuen Linie liegt zwischen der Kanzlei- und der Hohlstrasse auf der Kote 406,40 über Meer, der höchste Punkt nächst dem Nordende des Wollishofertunnels auf der Kote 414,05.

Die Abwasserleitung der Station Enge, mit Ausnahme derjenigen des Personentunnels, ist nach dem See geführt. Für den Personentunnel und den zwischen Enge und der Hohlstrasse gelegenen Teil der Bahn ist die Entwässerung in die Limmat, beziehungsweise in den Hauptschacht der städtischen Kanalisation bei der Hardstrasse vorgesehen. Zu diesem Zwecke soll eine eiförmige Dohle von 1,20 m Weite und 0,80 m Höhe von der Sihlunterfahmung bis zur Bäckerstrasse unter den Geleisen mit 1,84‰ Gefälle und von da weiter mit dem Querschnitt von 0,90 m auf 1,35 m mit 1,15‰ Gefälle erstellt werden. Die Sohle dieses Kanals liegt bei der Einmündung in den Schacht bei der Hardstrasse auf der Kote 403,59 m; das Hochwasser der Limmat bei der Ausmündung der städtischen Kanalisation ist mit 402,80 m gemessen worden.

Zur Verbindung der Station Enge mit der Stationsanlage in Giesshübel muss ein 320 m langer die Brandschenkestrasse unterfahrender Tunnel und eine neue Brücke über die Sihl erstellt werden. Der grösste Teil dieser Verbindungslinie liegt in einer Steigung von 22,3‰.
(Schluss folgt.)

Städtebau-Ausstellung Zürich 1911.

Ueber den Verlauf ist zu melden, dass statt eines Vortrages am Sonntag den 19. d. M. vormittags Erklärungen in der Ausstellung gegeben wurden von Arch. M. Häfeli und Ing. C. Jegher, denen in zwei Gruppen gegen 200 Zuhörer folgten. Der Montag brachte uns wieder einen Vortrag über einen vielumstrittenen Gegenstand. Herr Richard Bühler von Winterthur hat in zuvorkommender Weise unsere Ziele gefördert durch einen Vortrag über „den Garten“, eine Auseinandersetzung über den Landschafts- und den Architektur-

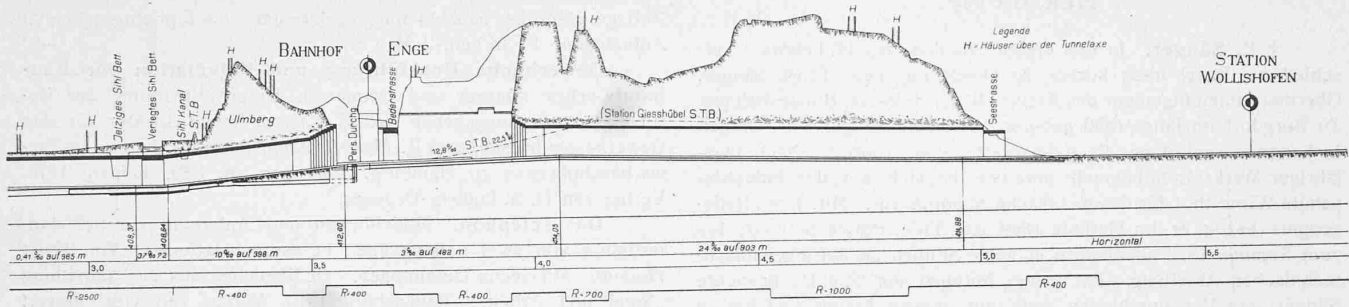


Abb. 4. Längsprofil Wiedikon-Enge-Wollishofen. — Masstab 1:15000 für die Längen, 1:1500 für die Höhen.¹⁾

Garten, die scheinbare und die wahre Gartenkunst. Gute Lichtbilder ergänzten das gesprochene Wort und zeigten ausser englischen namentlich einige gelungene neue Architekturgärten aus Winterthur, meist Schöpfungen Rittmeyers. Wir werden allernächstens auf den Kernpunkt der Bühlerschen Ausführungen in Beziehung zum Städtebau zurückkommen, möchten aber bei dieser Gelegenheit hinweisen auf die prächtigen Bilder in der Ausstellung von den Alt-Nürnberger St. Johannis-Gärten, dann auf den grossen Plan von Versailles, die schönen Arbeiten Prof. Schumachers für einen Volkspark bei Hamburg, den Volkspark Cöln-Radertal u. a. m.

Die regelmässigen Führungen jeweils Dienstag, Donnerstag und Samstag um 4 Uhr werden nach Bedarf ergänzt durch spezielle Erläuterungen²⁾; so besuchte am 10. d. M. der „Polytechnische Ingenieur-Verein“ und am 17. d. M. Prof. Stammbach mit seinen Winterthurer Geometerschülern die Ausstellung; für den Nachmittag des 25. hat sich der Schweiz. Geometer-Verein und für Sonntag Vormittag 10 Uhr der Techniker-Verein St. Gallen für Spezialführungen angemeldet. Diese rege Anteilnahme gerade von Seiten der Techniker ist höchst erfreulich; sie zeigt deutlich das Bildungsbestreben dieser Kreise und wird ihnen sicherlich auch zu gute kommen. Für Sonntag den 26. d. M. 11 Uhr ist wieder ein Lichtbildervortrag von Dr. A. Baur angekündigt über das Projekt zur Ueberbauung des Breite-Areals der Stadt Schaffhausen, welche vorbildliche Arbeit in Modell und Plänen auch ausgestellt ist. — Der Schluss der Ausstellung erfolgt unwiderruflich am 12. März.

Miscellanea.

Elektromechanische Arbeitsübertragung im Schiffsantrieb.

Von den seiner Zeit von uns erwähnten Bestrebungen der Verwendung elektromechanischer Arbeitsübertragungen im Schiffsantrieb³⁾ hat unlängst die von *Durtvall* unter dem Namen „Paragonsystem“ vorgeschlagene Anordnung zu einer praktischen Anwendung geführt. Im Prinzip besteht das Paragonsystem darin, dass zwischen Generator und Motor der in Betracht fallenden Drehstromübertragung ein Frequenzumformer eingeschaltet wird, der mit dem Generator gekuppelt ist und durch entsprechende Schaltung ein mit dem Rotor gleichlaufendes oder entgegengesetzt laufendes Drehfeld aufweist und so die Entnahme von Wechselströmen einfacher und doppelter Frequenz gestattet; indem ferner der Stator des Generators nicht fest gelagert, sondern drehbar angeordnet und durch eine verstellbare Bremse reguliert würde, könnte weiter Strom von stetig veränderlicher Frequenz hergestellt werden. Nunmehr ist nach diesem System ein kleinerer Lastdampfer ausgerüstet worden, wobei man eine bestehende Dreifachexpansionsmaschine von 500 PS und 78 Uml/min für direkten Propellerantrieb ersetzte durch einen Drehstrommotor mit Kurzschlussanker, dessen Speisung ein Paragon-Aggregat, das von einer Dampfturbine von 2400 Uml/min angetrieben wird, besorgt. Die vorgesehene Schaltung gestattet am Propeller die Umdrehungszahlen von 29, 58 und 78 in der Minute herzustellen. Durch den Umbau hat das Maschinengewicht keine Erhöhung er-

¹⁾ Wir werden vom Tiefbauamt Zürich darauf aufmerksam gemacht, dass das Gefälle der Zufahrtslinie der Sihltalbahn nach dem neuesten Projekt statt 22,5‰ nunmehr nur 19,7‰ beträgt.

Zugleich übersendet uns das Tiefbauamt einen Lageplan, in dem die Zufahrtsstrassen und Anlagen beim Bahnhof Enge nach seinen letzten Vorschlägen eingezeichnet sind. Wir werden diesen Plan in einer der nächsten Nummer ebenfalls zur Darstellung bringen in Ergänzung des auf Seite 112 enthaltenen Lageplanes. *Die Red.*

²⁾ Anmeldungen und Anfragen sind zu richten an Ingenieur C. Jegher, Dianastrasse 5, Zürich (Telephon 4507 während der Geschäftsstunden).

³⁾ Band LV, Seite 85.

fahren und ist als Gewinn die Möglichkeit der Anpassung der Propellerdrehzahl an den Seegang erreicht worden.

Schweizerische Technische Gesellschaft, New York. Am 4. Februar d. J. sind zur Gründung der Schweizerischen Technischen Gesellschaft eine beträchtliche Anzahl schweizerischer Ingenieure, Techniker, Architekten und Industrieller im neuen „Pabst“-Lokal, 10 East 42nd Street N. Y. City, zusammengetreten. Zweck der Gesellschaft ist: Vereinigung der in den technischen Fächern arbeitenden Schweizer zum Zwecke gegenseitiger Belehrung, durch Abhaltung von Vorträgen, durch gemeinsame Besuche von Anlagen usw., durch Referate der ständigen Fach-Referenten; Vermittlung von Stellen für Mitglieder und gegenseitige Unterstützung im Allgemeinen; soziale Vereinigung. In diesem neuen Verein ist auch die bisherige „Freie Vereinigung Schweizer Techniker“ von New York und Umgebung (Max Spillmann, Präsident) aufgegangen. — Der neu gewählte Vorstand setzt sich zusammen aus den Herren: *Fritz Ehram*, Architekt, Präsident; *Albert Kipfer*, Civil-Ing., Sekretär; *Ernst Weilemann*, Techniker, Kassier; *Max Spillmann*, Mech.-Ing., Beisitzer.

Ordentliche Versammlungen finden je am ersten Samstag eines Monats, abends 8 Uhr im Vereins-Lokal, statt. Neueintretende sind willkommen; schriftliche Anmeldungen und Korrespondenzen sind an den Vorstand an obige Adresse zu richten.

Zürcher Strassenbahnen. Der Direktor der Zürcher Strassenbahnen, Ingenieur *Hugo Studer*, hat beim Stadtrat um seine Entlassung nachgesucht, um eine ihm von der Maschinenfabrik Oerlikon angebotene Stelle als Leiter der Abteilung für elektrische Traktion anzutreten. Ingenieur Studer hatte die Direktion der städtischen Strassenbahnen übernommen, als Ende 1907 der frühere Direktor Ingenieur A. Bertschinger in die Direktion der Schweizer Bundesbahnen übertrat. Die stete Ausdehnung und gewaltige Verkehrszunahme der Strassenbahnen boten ihm Gelegenheit, in seiner zielbewussten und energischen Weise in dieser verhältnismässig kurzen Zeit die Entwicklung des Unternehmens in erfreulicher Weise zu fördern. Speziell im Gebiete der elektrischen Traktion war Studer früher bereits bei der Maschinenfabrik Oerlikon tätig; wir erinnern nur an den Artikel über die elektrische Traktion auf der Strecke *Seebach-Wettingen*, worüber er in Band LI Seite 185 u. ff. u. Z. einen einflussreichen Bericht erstattet hat.

Eidg. Polytechnikum. Professor Dr. *Albert Heim* hat sein Entlassungsgesuch von der Stelle eines Professors der Geologie am eidg. Polytechnikum auf Ende des kommenden Sommersemesters eingereicht, um, wie man vernimmt, sich ausschliesslich wissenschaftlicher Forschung zu widmen. Wir bedauern diesen Entschluss des beliebten Lehrers auf das lebhafteste. Wenigen war es wie ihm gegeben, seine Zuhörer und Schüler für sein Fach zu begeistern und sie zu erspriesslicher Mitarbeit anzuleiten.

Zu Gunsten eines Reisestipendienfonds für junge Architekten hat Frau *Anna Bennert* geb. Füssli in Zürich dem eidg. Polytechnikum ein Legat von 20000 Fr. vermacht. Es soll der Fonds den Namen Füssli-Stipendienfonds tragen und aus seinem Ertragnis jedes zweite Jahr ein Betrag von 1500 Fr. zu gedachtem Zwecke ausgeworfen werden.

Der Verband deutscher Diplomingenieure hält seine diesjährige Hauptversammlung am 25. und 26. März in Berlin ab. Auf der Tagesordnung stehen unter anderem Referate der Diplom-Ingenieure Dr. jur. *Gustav Runkel-Langsdorff*, Freiburg i. B.: „Die rechtswissenschaftliche Vorbildung der Diplom-Ingenieure“; Dr.-Ing. Dr. rer. pol. *Waldemar Koch*, Berlin: „Die staatswissenschaftliche Vorbildung der Diplomingenieure“; *Wilhelm von Pasinski*, Düsseldorf: „Das Versicherungsgesetz für Angestellte“.