

Brückenauswechslungen der Gotthardbahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **41/42 (1903)**

Heft 9

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-23963>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

mit Buchs eingefasst ist. Rosen und so viel Blumen als man mag, mögen ihn begleiten. Dass solche Hofgartenanlagen schon früher gestaltet worden sind, weiss man von den reichen Patrizierhäusern der Renaissance-Zeit. Sogar Pompeji hat hier Vorarbeit geleistet und auch italienische Renaissance-Gartenanlagen sollte man fleissiger studieren, nicht um sie wahllos zu kopieren, sondern um an ihnen zu lernen! Wie viel Häuser und Gärten werden heute gebaut und angelegt, zu deren Errichtung gewaltige Summen Verwendung finden! Und wie gering ist im Vergleich dazu die gestaltende Kraft, wie gering das Resultat an geschaffenen Formen, die das Leben in heiter schöne Bahnen lenken.

Dies wenige genüge, um einen Einblick in den reichen, interessanten und anregenden Inhalt der Arbeiten Schultze-Naumburgs zu geben. Den Schriften ist die allerweiteste Verbreitung zu wünschen, da eine Abhilfe nur von einem *allgemeinen* Erkennen der Schäden erhofft werden kann. Und da muss von den führenden Männern in der Architektur das erste Beispiel gegeben, gewissermassen Mode gemacht werden; die grosse Menge derer, die jetzt den Stilunfug in den niederen Regionen treiben, wird dann ganz von selber folgen oder zu folgen versuchen. Denn die wenig erfreulichen Zustände, die durch Schultze-Naumburg in den ländlichen und kleinbürgerlichen Bauausführungen so überzeugend und schonungslos aufgedeckt werden, sind nur eine Folge unserer heutigen architektonischen Geschmacksbetätigung überhaupt. Es wäre ungerecht, von dem auf der Baugewerkschule ausgebildeten und weniger selbständig arbeitenden Maurermeister das zu verlangen, was der studierte und gebildete Architekt nicht kennt und nicht betätigt.

Geben wir uns der Hoffnung hin, dass mit der Zeit Auge und Geschmack neu geschult die Anknüpfungen an die verlorenen Traditionen wiederfinden und aufnehmen. Einst war die Umwertung der Stile in schlichtere Nutzformen derart vollkommen, dass sich in ihnen, den bürgerlichen oder ländlichen Bauten, mit das Beste aufbaute, was wir überhaupt haben. Wäre *diese* Tradition mit Umwertung und Anpassung weiter geführt worden, so könnten auch wir heute das besitzen, was der Engländer hat: *das nationale Haus*.

Dr. B.

Meine ersten Bauherren.

Plauderei von J. Kunkler, Architekt.

III.¹⁾

Zwei Jahre später führte mich das Schicksal nach Prag, und zwar im Dienste eines Wiener Architekten zur Leitung der Neubauten der deutschen Universität daselbst. Meine Stellung war eine selbständige, da der in Wien lebende Chef bloss zwei bis drei Mal im Jahr nach Prag kam und der Bauführer somit alle Verantwortlichkeit der Bau-Ausführung zu tragen hatte.

Prag, die Hauptstadt Böhmens, die Hunderttürmige genannt, liegt beidseitig des mächtigen Moldaustromes und ist eine der interessantesten unter den alten Städten. Diesseits des Stromes die Altstadt mit den malerischen Bauten der Gotik, Früh-Renaissance und des Barockes, dem grossen und kleinen Ringplatz mit Rathaus und Theynkirche als dem Herzen der Stadt; jenseits der Moldau die Vorstadt Prags von demselben Alter mit dem steil ansteigenden Hradschin und dessen klosterähnlichen Staatsgebäuden, um den ehrwürdigen Dom mit dem einseitig erbauten Turm geschaart; als Bindeglied beider Stadtteile die altersschwarze Steinbrücke in zweiundzwanzig kühn geschwungenen Bogen, die Pfeiler mit hohen alten Steinfiguren geziert und die Steinbrüstung mit den Furchen, von den Hellebarden der Landsknechte herrührend: Das war eine Stätte, in welcher das für malerische Schönheit empfängliche Auge sich ersättigen konnte.

Unser Bau konnte noch nicht in Angriff genommen werden, weil die Pläne in Wien nicht fertig waren, und so verbrachte ich meine freie Zeit damit, Tag für Tag die Stadt zu durchstreifen, mit dem Skizzenbuch in der Hand, alles zeichnend, was die Sinne fesselte.

Nach dieser herrlichen Freiheit begann die Arbeit und zwar mit

¹⁾ Siehe Nr. 3 dieses Bandes.

Brückenauswechslungen der Gotthardbahn.

Die *Gotthardbahn* lässt gegenwärtig die *eisernen Bahnbrücken* über den *Tessin-* und den *Verzasca-Fluss* auf der Strecke *Bellinzona-Locarno* unter Beibehaltung der bestehenden Pfeiler und Widerlager durch neue, kräftigere Eisenkonstruktionen ersetzen. Die *Tessinüberbrückung* zwischen *Cadenazzo* und *Reazzino* hat fünf, die *Ueberbrückung der Verzasca* bei *Gordola* zwei Oeffnungen, von denen jede seit etwa 30 Jahren durch *eiserne Brücken* von 51 m Stützweite überspannt ist.

Die Hauptträger dieser Ueberbrückungen sind als sogenannte *Schwedlerträger* mit zweiteiligem Ständerfachwerke ausgeführt, deren *Diagonalen* aus *Flacheisen* und deren *Ständer* aus *Winkelleisen* gebildet sind. Die *Fahrbahn* liegt unten; es beträgt die grösste Höhe der Träger 1,8 m am Trägerende und 7 m in Trägermitte. Ein oberer *Horizontalverband* könnte wegen der gegen die Auflager abnehmenden Trägerhöhe nur in der Mitte jeder Oeffnung angeordnet werden.

Ausser der Zunahme der Belastungen, denen die Brücken seit dreissig Jahren unterworfen gewesen sind, waren hauptsächlich Rücksichten auf die Konstruktion und Detailausbildung derselben dafür ausschlaggebend, dass, statt einer Verstärkung der vorhandenen eisernen Ueberbauten, deren vollständiger Neubau beschlossen wurde. Die Auswechslungsarbeiten haben je während der *Niederwasserperiode*, vom Monat *November* bis *Mai* stattzufinden und zwar so, dass in jeder *Niederwasserperiode* zwei Oeffnungen ausgewechselt werden, ohne dass dabei der regelmässige Zugsverkehr im geringsten gestört werden darf.

Nach Anordnung der *Gotthardbahn* wurden die neuen Ueberbauten als *Parallelträger-Brücken* von 51 m Stützweite, 6,5 m Trägerhöhe und 4,8 m Breite von Mitte zu Mitte der Hauptträger ausgeführt. Die Hauptträger sind als zweiteiliges Ständerfachwerk von 3,17 m Feldweite mit *Kastengurtungen* und gut versteiften *Pfosten* und *Diagonalen* ausgebildet. Ein auf der ganzen *Brückenlänge* angeordneter, aus druckfähigen Profilen bestehender oberer *Horizontalverband* überträgt die auf ihn einwirkenden Kräfte an die kräftig gebauten *Endrahmen*. Besondere Sorgfalt ist der soliden Ausbildung der *Fahrbahnkonstruktion* und speziell den *Nietanschlüssen der Längs- und Querträger* gewidmet worden.

Die *Eisenkonstruktion* einer solchen *Brückenöffnung* von 51 m Stützweite wiegt, einschliesslich der Auflager, die aus *Stahlguss* erstellt sind, etwa 174,5 t. Das Gesamtgewicht der Träger für die 5 Oeffnungen der *Tessinbrücke* und die 2 Oeffnungen der *Verzascabrücke* beträgt demnach 7 mal 174,5 = 1221,5 t.

Die *Gotthardbahn* hat die Ausführung dieser Arbeiten einschliesslich der *Auswechslung* und der *Gerüstung* der A. G. der *Maschinenfabrik von Theodor Bell & Cie.* in *Kriens* übertragen. Mit der *Ueberwachung* und

dem Bau des anatomischen Institutes (dem später im Verlauf von sieben Jahren das chemische und das naturwissenschaftliche folgte). Als Baustelle war abseits allen Verkehrs ein alter verwildeter Park ersehen, dessen wundervolle Baumgruppen erbarmungslos fallen mussten, sodass nur noch die hohe Gartenmauer mit dem reizenden Barock-Gartenhaus stehen blieb. Darin ward im untern Geschoss das Baulokal des Unternehmers installiert, das obere ehemalige Sälchen wurde abgeteilt und diente dem Bauführer als Bureau. Die Fenster schauten über die Mauer auf die vorbeiführende Strasse und gegenüber auf das pathologische Institut, das Krankenhaus und eine schmale Querstrasse. Diese stille, selten begangene Strasse ist mir denkwürdig geworden, weil da eine Seitentüre in die Totenkammer der Pathologie führte und alle Leichen von Selbstmördern und Verunglückten hier abgeladen wurden, sodass ich oft gezwungen war Zeuge manch tragischer Lösungen in erschütterndem Drama zu sein, das hier sein Ende gefunden.

Von Natur mit unbezwinglicher Scheu gegen alle Leichen und Verletzungen beglückt, hatte ich hier die beste Gelegenheit mich als Bauführer einer Anatomie in dieser Beziehung einigermaßen zu akklimatisieren; es kostete viel Ueberwindung von Ekel, Mitleid und verwandten Gefühlen, aber ich musste und wollte es. Meine Bauherren waren — als Stellvertreter des Staates — die Professoren, insbesondere die betreffenden Institutsvorstände und der erste, dem ich mich nach der Uebersiedelung in Prag vorstellte, war Herr Professor K., Direktor des pathologischen Institutes. Ich glaube nicht, dass es auf ihn einen besonders guten Eindruck machte, als ich ihm einige Tage später einen zweiten Besuch abstattete und ihn um 50 Gulden anpumpte, weil mein Chef vergessen hatte, das Gehalt am ersten zu schicken und der Bauführer (durch die Reise und den Aufenthalt im Gasthaus aufs Trockene gesetzt) nicht länger mehr von Brot und Wasser leben konnte; denn damals kannte er sonst keine Seele in Prag und es blieb ihm somit nichts anderes übrig.

Prüfung dieser Arbeiten ist seitens der Gotthardbahn deren Brückeningenieur *E. Lubini* betraut, während die Berechnung und Konstruktion der neuen Brücken, der Gerüste und Montageeinrichtungen von Ingenieur *Ackermann*, dem Chefindenieur der ausführenden Firma *Bell & Cie.* besorgt wurden.

In der Niederwasserperiode 1902 bis 1903 waren vorerst die III. und die II. Öffnung der Tessinüberbrückung auszuwechseln. Da diese Auswechslung ohne jede Unterbrechung des Zugverkehrs von nachts 10 Uhr 40 Minuten bis morgens 5 Uhr 12 Minuten zu geschehen hat, wird jeweils die neue Brücke neben der alten fertig aufgestellt und hierauf gleichzeitig die alte Brücke seitlich aus- und die neue Brücke eingeschoben.

Für die Montage und Verschiebung der zuerst auszuwechselnden Mittellöffnung der Tessinüberbrückung sind folgende Einrichtungen getroffen worden:

Flussaufwärts wurde neben der bestehenden Brücke auf in das Flussbett eingerammten Pfählen der Gerüstboden für die Aufstellung der neuen Brücke erstellt; dieses Gerüst wird von einem eisernen Montierkran befahren. In gleicher Weise wurde auf der entgegengesetzten Seite der bestehenden Brücke ein Gerüstboden hergerichtet, auf welchem diese nach ihrer Verschiebung zerlegt werden kann. Beide Gerüste stehen durch Transportstege von etwa 100 m Länge mit dem linken Tessinufer in Verbindung. Am Ende dieser mit Rollbahngleisen versehenen Transportstege ist über dem Geleise der Gotthardbahn ein eiserner Verladekran aufgestellt, sodass die ankommenden Eisenteile für die neue Brücke direkt von den Bahnwagen auf die Rollwagen der Transportgeleise verladen und auf diesen dem Montiergerüste zugeführt werden können; ebenso dient dieser Kran dazu, die Eisenteile der alten, zertrennten Brücke direkt in die Bahnwagen zu verladen.

Zum Verschieben der neuen und der alten Brücke wurde an den beiden Enden der auszuwechselnden Brückenöffnung, parallel zur Verschiebungsrichtung je ein sogenanntes Schiebejoch erstellt, bestehend aus einem kontinuierlichen Holzfachwerkträger, der auf eingerammten Holzpfählen gelagert ist. Die Anordnung ist so getroffen, dass die grosse Last der neuen und der alten Brücke, deren Gewicht während der Verschiebung allein auf den beiden Schiebejochen ruht, möglichst gleichmässig auf eine grosse Anzahl von Pfählen verteilt wird. Auf diesen Schiebejochen wurde nun die eigentliche Schiebevorrichtung montiert. Deren Anordnung ist ähnlich jener, welche die Firma *Th. Bell & Cie.* bei der Verschiebung der neuen Limmatbrücke bei Wipkingen auf der Linie Zürich-Winterthur mit Erfolg zur Ausführung brachte.¹⁾ Drei gekuppelte Γ -Träger, die auf den Schiebejochen solid befestigt sind, dienen als Bahn für die auf den Flanschen

¹⁾ Bd. XXXII S. 106 und 194.

Der Herr Professor gab mir ohne weiteres den Betrag und führte mich bei dieser Gelegenheit in seinem Reich herum, zuerst in die wohlbesetzte Leichenkammer, wo mich der Geruch gleich, wie der Volksmund sagt, «lupfte». «Sie müssen sich daran gewöhnen, wenn Sie die Anatomie bauen wollen» spottete mein Begleiter, und ich schrieb mir diesen überzeugenden Rat hinter die Ohren. Ich habe ihn auch getreulich befolgt, denn mehr als einmal bot sich mir Gelegenheit «das Gruseln zu lernen». Der Verkehr mit meinen Bauherren, den Professoren der Universität, war angenehm und bildend. Neben Professor K. und seiner freundlichen Gemahlin, einer geborenen Bernerin, lernte ich fast alle deutschen Professoren und deren Familien kennen, sodass der Bauführer mit solchen Bauherren wohl zufrieden sein konnte und sich alle Mühe gab, ihren Wünschen nach bestem Willen gerecht zu werden. Ein glücklicher Stern versetzte meinen lieben Emil B., dem ich mich in Wien so intim angeschlossen, nach Prag als Bauleiter der neuen Strassenbrücke über die Moldau, sodass an der Seite des Freundes das Leben in Prag in dieser Beziehung äusserst angenehm sich gestaltet.

Auch mit der deutschen Bevölkerung Prags war der Verkehr ein freundlicher und regsamer. Im deutschen Künstler- und Schriftsteller-Verein Konkordia (zu dessen Vorstand ich später unter Alfred Klaars Leitung gehörte) war Gelegenheit geboten, alle bedeutenden Künstler und Kunstfreunde Prags kennen zu lernen und mit den daselbst gastierenden, berühmten auswärtigen Bühnengrößen zu verkehren: Lewinsky und seine hervorragenden Kollegen aus Wien, der Italische Tragöde Rossi, die Meininger und viele andre. Bei Emanuel Max, dem betagten Onkel des Malers Gabriel Max lernte ich den Direktor der Kunstschule, von Sweerts kennen und wurde zu seinen Gesellschaftsabenden eingeladen, wo sich jeweils an hundert Gäste in den Salons an des Künstlers Schätzen in Mappen und Bildern und anregender Unterhaltung ergötzen. Der Verkehr mit den Professoren brachte mich bald in nähere Berührung mit den Studenten deutscher Zunge und so

dieser Γ -Träger gelagerten, gusseisernen Walzen von 16 cm Durchmesser und 50 cm Länge. Auf diesen Walzen, die miteinander verbunden sind, liegt der eigentliche Schiebewagen, ebenfalls aus drei Γ -Trägern bestehend, auf dem die neue und die alte Brücke vor dem Verschieben aufgelagert werden. Die Schiebepfeiler werden horizontal verlegt. Am Ende jeder Bahn ist eine Bauwinde aufgestellt, deren 40 mm dickes Hanfseil an den Schiebewagen befestigt wird.

Am 15. November vorigen Jahres konnte mit der Aufstellung der Krane, Transport- und Montage-Einrichtungen begonnen werden. Am 15. Dezember begann die Aufstellung der neuen Eisenkonstruktion der dritten Brückenöffnung und am 12. Februar dieses Jahres standen die neuen Träger, mit Oberbau versehen, auf den Schiebewagen fertig zur Verschiebung, sodass in der Nacht vom 13. auf den 14. Februar die Auswechslung vorgenommen werden konnte.

In Anwesenheit von Vertretern des Schweizerischen Eisenbahndepartementes, der Gotthardbahn und der Firma *Th. Bell & Cie.* wurden die Auswechslungsarbeiten nach Durchfahrt des letzten Abend-Zuges nachts 10 Uhr 40 Min. bei günstigen Witterungsverhältnissen, programmgemäss und ohne jeden Unfall in nachstehender Zeitfolge durchgeführt:

- 10 h. 40. Abbruch des Oberbaues an den Enden der alten Brücke, Heben der alten Brücke durch hydraulische Winden und Lagern derselben auf die Schiebewagen.
- 11 h. 05. Beginn der Verschiebung und gemeinsames Verschieben der neuen und alten Brücke bis zur Freilegung der mit den Pfeilern durch 50 mm dicke Schrauben verankerten, alten Auflagerplatten auf der Seite gegen die neue Brücke.
- 11 h. 10 bis 11 h. 40. Entfernung der alten Auflager des flussaufwärts gelegenen Hauptträgers.
- 11 h. 40 bis 11 h. 45. Weitere Verschiebung beider Brücken bis auch die flussabwärts gelegenen Auflager der alten Brücke frei lagen.
- 11 h. 45 bis 12 h. 10. Entfernung der alten Auflager des flussabwärts gelegenen Hauptträgers.
- 12 h. 10 bis 12 h. 20. Letzte Verschiebung der Brücken bis die neuen Träger genau mit der Geleiseachse der Nachbaröffnungen übereinstimmten.
- 12 h. 20 bis 2 h. 10. Abheben der neuen Brücke von den Schiebewagen durch hydraulische Winden, Auflagern und Einnivellieren derselben; gleichzeitig Erstellen der beidseitigen Geleiseanschlüsse.
- 2 h. 30. Rechtsseitiger Geleiseanschluss vollendet.
- 2 h. 50. Linksseitiger Geleiseanschluss vollendet.
- 2 h. 50 bis 3 h. 10. Vorbereitungen für die Belastungsprobe der neuen Brücke.
- 3 h. 10 bis 3 h. 45. Belastungsprobe der neuen Brücke.

habe ich beispielsweise in Prag mehr Messuren gesehen als sonst in meinem Leben.

Ogleich damals der Zwiespalt zwischen Deutschtum und nationalem Tschechentum noch nicht zu offenem Kampfe ausgebrochen war, hielten sich Deutsche und Tschechen durchwegs getrennt und fehlte es nicht an Reibereien und öfters Tätlichkeiten. Die Hochschulen, Polytechnikum und Universität, waren in eine deutsche und eine tschechische getrennt; immerhin war die deutsche Sprache noch die anerkannte Landessprache und die Firmentafeln waren an allen grössern Strassen deutsch; übrigens war jeder Prager beider Sprachen mächtig.

Der Umgang mit lediglich deutschen Elementen führte mich nicht in tschechische Kreise, mit Ausnahme eines einzigen Abends, an dem mich ein französischer Landsmann in einen tschechischen studentischen Klub führte, wo ich die liebenswürdigste Aufnahme und Unterhaltung fand — letztere in französischer Sprache.

Nach Vollendung der Universitätsbauten musste ich noch einem Bauherrn in die Hände fallen, dem ich die spätere Uebersiedelung nach München zu verdanken hatte. Es war das ein reich gewordener Parkettfabrikant, der in der Nähe von Prag in einem Tälchen ein kleines Paradies mühsam dem Boden abgerungen hatte und hier in seinem Reich mit despotischer Strenge herrschte. Ich hatte ihn durch seinen Schwager kennen gelernt, der als Verwalter auf dem Gut diente und mit dem ich in Gesellschaft eines alten böhmischen Obersts öfters in Jankas Bierlokal am Rossmark sass.

Der neue Bauherr übertrug mir den Innenausbau einer vor Jahren begonnenen, pompös angelegten Villa und den Neubau eines Oekonomiegebäudes mit Weinkellereien, Kelter u. s. w. für seinen selbst gezogenen Wein. Mit List und Liebenswürdigkeit drängte er mir ein Baubureau in einem Nebengebäude seines grossen Besitztums auf. Damit hatte er mich — was er bezweckte — in der Hand; ich war unter scharfe Kontrolle

Das Gesamtgewicht, das bei der Verschiebung zu bewegen war, betrug rund 340 t. Hiervon entfallen auf die neue Brücke mit Oberbau etwa 210 t, auf die alte Brücke etwa 130 t.

Zwei Mann an jeder Bauwinde, also im ganzen vier Mann, vermochten diese Last mit Leichtigkeit zu bewegen; die Geschwindigkeit, mit welcher sich die Brücken während der Verschiebung bewegten, betrug 46 cm in der Minute. Die Bewegung war eine äusserst ruhige und die Schiebejoche, sowie die Schiebebahnen erwiesen sich als sehr widerstandsfähig, indem bei denselben nicht das geringste Nachgeben beobachtet werden konnte.

Miscellanea.

Ueber das geistige Urheberrecht Sempers am Aufnahmegebäude des Zürcher Bahnhofes entspinnt sich neuerdings eine Kontroverse, die wohl besser unterblieben wäre.

In unserem Nachruf an den am 24. Januar d. J. verstorbenen Architekten Fr. Wanner wurde unter den von ihm ausgeführten Bauwerken auch das Aufnahmegebäude in Zürich erwähnt und gesagt, dass dieses nach Entwürfen von Semper ausgeführt worden sei (siehe Seite 59 u. Z. vom 31. Jan. d. J.).

Darauf erschien, drei Wochen später, in der «Zürcher Wochen-Chronik» vom 21. d. M. folgende Notiz:

«Dass die Bahnhofbaute in ihrem Entwurfe das Werk Sempers sei, ist ein Irrtum, gegen den sich Hr. Wanner schon während der Bauzeit zu wehren hatte. Dass Wanner, und nicht Semper, der Urheber des bezüglichen Entwurfs war, geht aufs allerdeutlichste aus nachfolgender Notiz in Nr. 47 der «Deutschen Bauzeitung» vom 18. November 1869 hervor, welche vor uns liegt und lautet:

«Die Autorschaft des Bahnhofes in Zürich. In Nr. 45 unserer Zeitung war in dem Berichte aus dem Berliner Architekten-Verein gesagt worden, dass der neue Bahnhof in Zürich nach einem Entwurfe Sempers gebaut werde. Wir erhalten nunmehr eine Zuschrift von Herrn Professor Gottfried Semper, in welcher derselbe diese Annahme widerlegt. «Ich bedaure», heisst es wörtlich darin, «diese Ehre auf das entschiedenste von mir ablehnen zu müssen, da ich mit diesem Werke durchaus gar nichts zu tun hatte, noch habe. Weder der Entwurf ist von mir, noch hatte ich irgend welchen Anteil an der Konstruktion und der Detaildurchführung desselben. Dieses Gebäude wurde im Auftrage der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn von Herrn Architekt Wanner, Schüler der Stuttgarter Bauakademie entworfen und ausgeführt».

«Die Nachkommen des Herrn Wanner wünschen nun, was begreiflich und auch sehr lobenswert ist, ihrem Vater vor dem zürcherischen Publikum sowohl, als in den Fachkreisen, deren geschätztes Organ die «Schweiz.

gesetzt und musste jede Stunde des Tages ihm und seinem Dienste opfern. Er war ein Tyrann, wie man ihn nicht ärger sich denken konnte. Seine vielen Arbeiter, Gärtner und zahlreichen Diener schikanierte und plagte er bis aufs Blut, wobei er sie in raffiniertester Weise ausnützte. Er behandelte alle, die in seinem Solde stunden, wie Sklaven und Hunde, seinen Schwager, den braven Schwaben nicht ausgenommen, und wenn einer es wagte, den Mund zu öffnen oder sich zu wehren, schickte er ihn mit Schimpf und Schande fort ohne den schuldigen Lohn. Der Arme konnte ihn doch nicht gerichtlich belangen, denn er hat dort von Alters her kein Recht. Item, obgleich mich der Alte mit der mächtigen Gestalt und dem langen weissen Bart öfters in den Kreis seiner Familie führte, es kam doch zum Sturm und da er mich eines Tages wegen einer Lappalie in Gegenwart seiner Tochter wie einen Knecht und Tagedieb heruntermachte, warf ich ihm den Dienst, wie man sagt, vor die Füsse und ging. Da kannte ich ihn aber noch nicht recht; denn der ränkevolle Mann verstund es derart mich mit seinem Schreiben und der Entschuldigung seines unbändigen Jähzorns zu ködern, dass ich nochmals auf den Leim ging und zwar hauptsächlich deshalb, weil ich noch keinen Kreuzer Gehalt von ihm empfangen hatte und doch mit meiner immer grösser anwachsenden Familie leben musste. Das wusste er und damit hielt er mich an der Kette. Dabei war er ein fürchterlicher Pedant und ich musste alles, auch die unbedeutendste Kleinigkeit, ihm unterbreiten und mit ihm ausbrüten, sodass gewiss für alle Arbeiten zehn Mal so viel Zeit und Mühe erforderlich war, als nötig. Kurz und gut oder vielmehr böse für mich, der zu straff gehaltene Strick zerriss abermals und ich sagte ihm, nachdem übrigens das Oeko-nomiegebäude fertig war, dass er sich eine seiner Kreaturen für diese Stelle aussuchen möge; dann packte ich meine sieben Sachen zusammen und ging für immer, worauf er mir schriftlich mitteilte, dass er alle und jede Bezahlung verweigere. Das brachte mich in die tiefste Sorge und Not, aus der mich die Hilfe meines Freundes Emil und eines Jugendfreundes in

Bauzeitung» ist, die Autorschaft der Zürcher Bahnhofbaute ungeschmälert zu erhalten. Wir gehen wohl kaum fehl, wenn wir annehmen, dass die Leitung des genannten Blattes den Irrtum in ihrem sonst verdankenswerten Nekrolog des Herrn Wanner auf Grund obiger unumwunden-deutlichen Erklärung Professor Sempers gerne berichtigen werde. Ehre, dem Ehre gebühret!»

Wir sind gerne bereit, den Wunsch der Zürcher Wochen-Chronik, so weit es uns möglich ist, zu erfüllen und erlauben uns vorerst darauf hinzuweisen, dass vor der Ausführung des Zürcher Bahnhofes vier hervorragende Architekten von der Nordostbahngesellschaft eingeladen worden sind, Entwürfe hiefür auszuarbeiten. Es waren dies die Architekten Semper, Ferdinand Stadler, Zeugheer und Breitingen. Für ihre Arbeiten bezahlte ihnen die Nordostbahngesellschaft je 1000 Fr. Für diese Entlohnung mussten sie der Auftraggeberin ihr geistiges Eigentum abtreten. Herr Wanner war daher vollberechtigt, von den vier Entwürfen zu verwenden, was er für gut fand. Was er von Ferdinand Stadler, Zeugheer und Breitingen genommen hat, entzieht sich unserer Beurteilung, da wir deren Entwürfe nicht kennen, dagegen zeigt der uns bekannte Sempersche Entwurf, dass Herr Wanner von seinem Rechte einen ausgiebigen Gebrauch gemacht hat. Für die Grundriss-Anlage hat Sempers Entwurf mit wenigen Abänderungen als Vorbild gedient; auch das Motiv der Halle, das den römischen Thermen entnommen ist, wurde von Wanner benutzt.

Vergleicht man Sempers genialen Entwurf, der in seinen schönen Verhältnissen, seiner Ruhe und Klarheit von monumentaler Wirkung ist, mit der Ausführung, so ist sein Brief an die «Deutsche Bauzeitung» mehr als begreiflich!

Der «Zürcher Wochen-Chronik» möchten wir zu bedenken geben, dass wer in einer Sache nicht genügend unterrichtet ist, sich hüten sollte andere zu belehren.

Zur Ehrung von Ingenieur G. Naville, dem langjährigen Chef und Generaldirektor der Firma Escher Wyss & Cie. in Zürich veranstalteten die Beamten des technischen, kommerziellen und Betriebsbureaus, sowie die Meister des Stammhauses und der Filiale Ravensburg am 14. d. M. im «Metropol» zu Zürich eine Abschiedsfeier. Ueber 120 Ingenieure und Angestellte der bekannten Maschinenwerkstätten waren erschienen um dem nach dreissigjähriger Tätigkeit von der Oberleitung der Firma zurücktretenden Chef ihre Achtung und Sympathie zu bezeugen, die in der überreichten, künstlerisch ausgestatteten Adresse und in einem ebensolchen Photographiealbum, sowie in zahlreichen Ansprachen und dem herzlichen Verlauf des ganzen Abends ihren zwanglosen und lebhaften Ausdruck fanden. Die Feier wurde verschönt durch Vorträge eines Teils der Regimentskapelle von Weingarten (bei Ravensburg) und des Männerchors der Angestellten von Escher Wyss & Cie. Auch von auswärtigen zahlreiche Sympathiebeweise von Freunden und Verehrern des Gefeierten eingelangt.

München erlöste, der eine geschäftliche Assoziation mit einem dortigen Baumeister vermittelte und die Uebersiedelung nach München ermöglichte.

Dass neben tiefen Schatten auch helles Licht ist, habe ich in dieser Periode mit dem Bautyrannen erfahren. Zeitweise war bei demselben ein junger Neffe aus Breslau in den Ferien zu Gast, ein hochgewachsener, bildhübscher junger Mann, der sich mir anschloss und als eine ideal-angelegte Natur offenbarte, die einem ganz andern Ziel zustrebte, als der Onkel für ihn im Sinne hatte. Er soll und muss Kaufmann werden, war dessen unantastbares Gebot. Aber der Junge fühlte die göttlichen Schwingen der Kunst wachsen und wollte Maler werden, und so lag er in stetem Kampf mit dem praktischen Onkel und war glücklich mir etwa bei einem Glas Wein oder Bier in kleiner, traulicher Schenke sein Leid zu klagen und Trost für die Zukunft und die Kraft seines Genius zu finden.

Nach der Uebersiedelung nach München traf ich einst an einem kalten Winterabend in der Neuhauserstrasse zur grössten Ueberraschung meinen jungen Freund. Er führte mich zum Augustinerbräu. Mein liebgewordener Bekannter erzählte, unter welchen Kämpfen es ihm gelungen sei, an die Kunstschule zu gelangen und unter welchen Entbehrungen es ihm möglich wurde, dort zu bleiben, wozu die billige Kost in der Augustinerküche gewiss auch beitrug. Der junge Künstler wies jede Einladung von sich; er wolle allein durch sich selbst das werden, wozu ihn sein Talent befähige, und als fertiger ganzer Mann vor den geldstolzen Onkel treten.

Drei oder vier Jahre später wurde dem strebsamen Jüngling an der internationalen Ausstellung für sein erstes grosses Bild die goldene Medaille zugesprochen, und nach vielfachen Erfolgen und Auszeichnungen einige Jahre später der Professorentitel. Wenn mich aber der Weg nach München führt, so besuche ich ihn, und wir reden dann von seinem Onkel (der vor einigen Jahren gestorben ist und auch mit dem Neffen sich überworfen hatte), dem einzigen schlimmen Bauherrn, den ich in meiner Praxis kennen gelernt habe.