

# Winnizki, Leopold

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **1/2 (1883)**

Heft 10

PDF erstellt am: **22.09.2024**

## **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.

von den Obersten Siegfried, Dumur und Lochmann übernommen.

Die Publication und Fortsetzung der Aufnahmen waren die vom Bunde gestellten weitem Aufgaben des Bureaus.

Umsichtig und energisch nahm Oberst Siegfried die ihm gewordene Aufgabe an die Hand, so dass schon im Jahre 1870 die erste Lieferung des zweiten, resp. des dritten grossen topographischen Kartenwerkes der Schweiz erscheinen konnte. Diese neue Publication, die an wissenschaftlichem Werthe und practischem Nutzen der Dufourkarte durchaus nicht nachsteht, führt den Titel: „*Topographischer Atlas der Schweiz im Masstab der Originalaufnahmen.*“ Bünd und Cantone theilen sich in die Kosten dieses grossen Unternehmens. Jedes Blatt dieses Atlas, zum Unterschied vom Dufouratlas (Dufourkarte) *Siegfriedatlas* genannt, bildet je nach dem 1:25 000 oder 1:50 000 betragenden Masstab  $\frac{1}{64}$  oder  $\frac{1}{16}$  eines Blattes der Dufourkarte. So wird dieser Siegfriedatlas bei seiner Vollendung aus nicht weniger als 561 Blättern von 35 auf 24 cm bestehen. Bis jetzt sind 22 Lieferungen à 12 Blatt, also im Ganzen 268 Blätter erschienen. Die im Masstab 1:50 000 aufgenommenen Blätter des Hochgebirges werden lithographirt, diejenigen im Masstab von 1:25 000 in Kupfer gestochen. Mit Rücksicht auf die militärisch wissenschaftliche Bestimmung dieses Kartenwerkes wird die Terraindarstellung ausschliesslich durch Niveau-curven von 10 oder 30 m Aequidistanz gegeben, und nur die Felspartien werden mit Nachahmung der Formen schraffirt. Genauigkeit und Deutlichkeit lassen in Folge dieser Manier der Terrainwiedergabe nichts zu wünschen übrig, und macht es dem Laien Mühe, sie zu lesen und lässt sie ihn deshalb bei seinem mangelnden Verständniss ungleich kälter, als die *reliefartige* Dufourkarte: dem Staate und der Wissenschaft leistet sie die besten Dienste und ist ihnen schlechtweg unentbehrlich.

Um den Bedürfnissen des Staates, der Cantone, Gesellschaften, Wissenschaft etc. entgegenzukommen, und durch möglichst billige Preise die Kartenwerke populär zu machen, besorgt das eidg. topographische Bureau unter der Leitung seines jetzigen Chefs, des Herrn *Oberst Lochmann*, in *neuester Zeit* auch *Ueberdrücke seiner Kartenwerke* in 1—3 Farben.

So entstanden unsere eidgenössischen topographischen Kartenwerke.

Wir haben allen Grund, uns ihrer zu freuen; nannte doch ein Kenner, wie Petermann, die Dufourkarte bei ihrem Erscheinen die *vorzüglichste* Karte der Welt und äusserte sich die gleiche Autorität bei der Publication der ersten Lieferungen des Siegfriedatlas: „*Jedenfalls wird die Schweiz durch dieses Unternehmen hinsichtlich der officiellen Karten von neuem an die Spitze der Staaten treten, da kein anderes Land ihr etwas Aehnliches an die Seite zu setzen hat.*“

## Das pathologische Institut der Universität Zürich.

Erbaut von Staatsbauinspector O. Weber.  
(Hiezu die Zeichnungen auf Seite 61.)

Bei Eröffnung des alten Anatomiegebäudes im Jahre 1842 waren die Disciplinen der Anatomie und Physiologie noch in *einer* Professur vereinigt. Seither ist nicht nur für die Physiologie ein besonderer Lehrstuhl errichtet worden, sondern es hat sich auch die pathologische Anatomie zu einem der bedeutsamsten Zweige der medicinischen Wissenschaften entwickelt. Dazu kam die steigende Frequenz der medicinischen Facultät und die Vermehrung des Unterrichtsmaterials aus den klinischen Instituten. Während die Zahl der Medicin-Studirenden beim Bezuge des alten Anatomiegebäudes ca. 60 per Semester betragen hatte, ist dieselbe in den Jahren 1879 und 1880 auf 180 gestiegen; die Zahl der Leichen stieg von kaum 250 pro Jahr auf 400—500. So kam es, dass das Gebäude seinem Zwecke nicht mehr entsprach und sich wirkliche Uebelstände einstellten, bis vor zwei Jahren der Cantonsrath beschloss, ein neues Ana-

tomiegebäude, das pathologische Institut, nach den vorgelegten Plänen zu erbauen. Der Bau wurde sofort an Hand genommen und es konnte das neue Gebäude nach circa  $1\frac{1}{2}$  jähriger Bauzeit im October 1882 bezogen werden. Als Baustelle wurde ein Theil des Spitalfriedhofes hinter der alten Anatomie, ein sanft ansteigendes Terrain, gewählt. Die zu erstellenden Räumlichkeiten vertheilten sich auf ein vorderes Hauptgebäude, das mehr der Theorie dient und die Sammlungen enthält, und auf ein hinteres, welches die Leichenräume in sich fasst und für die Sectionen bestimmt ist. Beide Gebäude sind mittelst einer Veranda verbunden und zwar der Art, dass vom Podest der Haupttreppe (s. Schnitt) dieser Verbindungsgang auf die Höhe des Erdgeschosses des Hintergebäudes, resp. in den grossen Sectionssaal hinüberführt. Auf diese Anordnung führten die Terrainverhältnisse und es konnte dadurch eine wirkungsvolle Perspective erzielt werden (s. Haupteingang — mittlere Treppenarme — Verbindungsveranda).

Das *Hauptgebäude* enthält:

- 1) im Kellergeschoss: Räume für Chemicalien und andere Utensilien, Waschküche, Heizungs- und Kohlenraum, Ställe für Versuchsthiere und ein Zimmer für einen Abwart und Heizer, Keller etc.;
- 2) im Erdgeschoss: ein Auditorium mit Garderobe, ein Vorbereitungszimmer, ein Präparatenzimmer, ein Abwartzimmer, ein chemisches Laboratorium, ein Zimmer für den Director, ein Zimmer für Pilzculturen, ein Professoren- und ein Assistentenzimmer, Corridore, Aborte etc.;
- 3) im ersten Stock: Microscopirsaal (südlich), Laboratorium, Zimmer für Professoren, Assistenten, Lingerie und Instrumente, Zimmer für Vivisectionen, Sammlungsräume etc.;
- 4) im zweiten Stock, Mittelbau: die Abwartswohnung.

Das *Hintergebäude* enthält:

- 1) im Kellergeschoss (beinahe ganz über dem äussern Boden): die Leichenräume nebst Wart- und Ankleidezimmern, Aborten etc.;
- 2) im Erdgeschoss: Corridor und Sectionssaal, Operationszimmer, Aufzugszimmer für die Leichen.

Die Leichen nebst dem Abwart werden vom Kellergeschoss mittelst eines hydraulischen Aufzuges in's Parterre befördert.

Beide Gebäude sind wirksam ventilirt, das Hintergebäude mittelst Maschinenbetrieb; die Beheizung besteht in Dampfwasserheizung und die Beleuchtung geschieht mittelst Gas.

Der Voranschlag betrug Fr. 190 000, die Baukosten (incl. Umgebungsarbeiten) betragen Fr. 190 127. 83. Der Cubikmeter Gebäudekörper (gemessen vom Unterkant Sockel bis Oberkant Dachgesims) kostet annähernd 20 Fr.

Der Voranschlag für das Mobiliar betrug Fr. 34 000, die Ausgaben betragen Fr. 34 384. 77.

## Necrologie.

† **Leopold Winnizki.** Am 22. August starb in Bern Leopold Winnizki, ein Ingenieur, den, wie so manchen andern, sein dornenvoller Beruf viel im Leben umhergejagt hatte. Nun hatte er seine feste Stätte sich gegründet, da kam der erbarmungslose Tod und riss den kräftigen, erst 35jährigen Mann ganz plötzlich heraus aus seinen Arbeiten und Entwürfen, weg von seiner Familie und seinem Freundeskreise.

Geboren im März 1848 in Oftringen als der Sohn eines im Aargau eingebürgerten polnischen Flüchtlings, besuchte L. W. die dortige Primar- und nachher 2 Jahre lang die Secundarschule. Leider verlor er den Vater sehr früh und so konnte für seine Erziehung und Bildung nicht sehr viel gethan werden. W. entschloss sich, den Beruf eines Mechanikers zu erlernen. Schon als er kaum die Lehrzeit hinter sich hatte, zeigte sich seine hervorstechendste Eigenschaft, die einer gewaltigen Energie, die ihr Ziel immer fest im Auge behielt. Dieser seiner Energie allein hatte er es zu verdanken, dass es ihm möglich wurde, trotz mangelhafter Vorbildung und trotz seiner beschränkten Mittel das Poly-

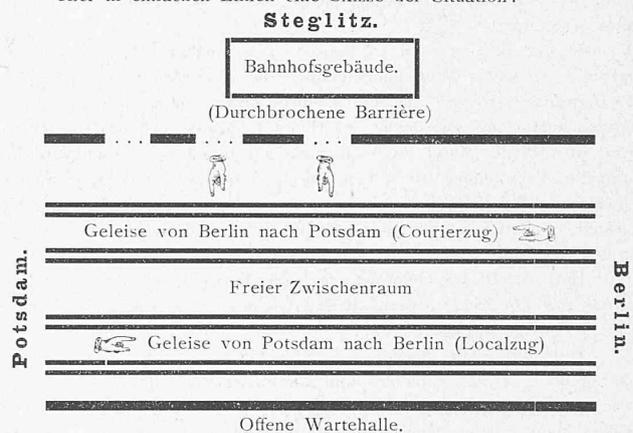
technikum in Zürich zu besuchen. Dann gings hinaus in die Fremde; in Oesterreich und Ungarn (Wien und Pest) arbeitete er; zuerst — der Ungunst der Zeiten wegen — als einfacher Arbeiter und erst langsam schwang er sich durch seine Tüchtigkeit zum Leiter grösserer Werkstätten empor. Als in Bern eine Waggonfabrik errichtet wurde, so berief man nun auch W., dessen Tüchtigkeit seine Freunde kannten, hierhin. Auch diese Stellung hielt ihn nicht allzulange; noch einmal versuchte er's mit einer ähnlichen in der Waggonfabrik zu Freiburg; aber die Sehnsucht nach einer selbstständigen Lebensstellung war zu gross in ihm und so übernahm er mit zwei Compagnons eine mechanische Werkstätte in Aarwangen. Geschäftlich zwar waren seine dort gesammelten Erfahrungen trüber Art; doch that er dort den wichtigsten Schritt zu einer festen Lebensstellung, indem er in Aarwangen 1878 seine Gattin holte. Mit dieser zog er nun nach Bern und übernahm ebenfalls hier eine mechanische Werkstätte mit einem Associé, ein Geschäft, dessen Aufblühen er sich nun mit rastloser Energie und mit gewaltiger Arbeitskraft und Arbeitsfreudigkeit widmete. Wenn es irgendwo heisst, das Kostlichste im Menschenleben sei Mühe und Arbeit, so war das ganz nach seinem Herzen gesprochen. Ihm war am wohlsten, wenn die Arbeit ihm beinahe über den Kopf wuchs und mit dem Aufblühen des Geschäftes wuchs auch seine Freude daran. Aber nicht lange sollte er daran sich erfreuen, ein Herzschlag brachte dies rastlose Herz für immer zur Ruhe. Die Lebenskämpfe hatten W. etwas rauhe Formen gegeben; wer ihn aber näher kannte, sah bald, dass unter der harten Schale ein warmes Herz schlug, das mit Liebe die Seinigen und seine Freunde umfasste. Diese werden ihm darum auch ein freundliches Andenken bewahren.

### Miscellanea.

**Das Eisenbahn-Unglück in Steglitz bei Berlin.** Ein furchtbares Eisenbahn-Unglück hat sich Abends 10 Uhr am Sedantage auf dem Bahnhof Steglitz der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn ereignet. Der Bahnhof, ein Unikum unpractischer Anlage, besteht aus einem von Berlin aus rechts liegenden Bahnhofsgebäude, dessen Perron von den 4 vorüberführenden Geleisen durch hölzerne, niedrige Barrièren abgesperrt ist. Jenseits der Geleise befindet sich eine offene Warthalle für das von Steglitz nach Berlin fahrende Publikum. Am Abend jenes Unglückstages hatten sich nun auf dem durch geschlossene Barrièren abgesperrten Perron einige Hundert Personen versammelt, um nach Berlin zurückzukehren. Der hierzu dienende Zug stand, wie dies hier üblich, auf dem dem Perron entferntesten Geleise und mussten also die angestauten Menschen, um zu diesem Zug zu gelangen, 4 Geleise passiren. Da aber von Berlin aus das Nahen des Courierzuges signalisirt war, welcher das vom Perron aus gerechnet dritte Geleis befuhr, also zwischen dem nach Berlin gerichteten Zug und der auf letzteren wartenden Menschenmenge durchfahren musste, so war durch Schluss der Barrièren dem Publikum der Uebergang über die Geleise so lange verschlossen, bis der Berliner Courierzug den Bahnhof Steglitz passirt hatte. Durch langes Warten ungeduldig, drängte jedoch das Publikum, auf die Warnungen der Bahnbeamten nicht achtend, gegen die Barrièren vor, überstieg dieselben theilweis und ergoss sich, nachdem Unbefugte die Bahnbarrièren gänzlich beseitigt, in dichten Massen über die Geleise. In diesem Moment brauste der Courierzug von Berlin heran. Haltesignale für letzteren zu geben, war nicht möglich, da Alles das Werk weniger Augenblicke gewesen war und so geschah das Entsetzliche — der Courierzug durchschnitt die Menschenmenge, Alles unter sich zermalmend und zerquetschend. Augenzeugen berichten, dass die Szene in ihrer Furchtbarkeit jeder Beschreibung spottete. 42 Tode und eine grosse Anzahl von schwer und leicht Verwundeten bedeckten die Geleise. Bei diesem Unglück, das von Allen mit den Steglitzer Bahnhofsanlagen Vertrauten schon längst befürchtet wurde, die Schuldigen herauszufinden, wird äusserst schwierig sein, es ist, wie bei so vielen anderen grausigen Katastrophen, welche die Menschheit in den letzten Jahren getroffen, wohl eine Menge unglücklich zusammentreffender Verhältnisse, wodurch dieses Unglück herbeigeführt wurde. Die Hauptschuld trifft das Publikum, welches gegen die Anordnung der Behörde die Barrière löste und die Geleise überschritt; allein die inneren Gründe liegen in der *gänzlich verfehlten Bahnhofsanlage*. Die Gefahr, welche darin lag, war auch in beteiligten Kreisen vollständig erkannt; um so mehr ist zu verwundern, dass Abhilfe nicht geschah. Die von der Regierung in der letzten Session des Abgeordnetenhauses eingebrachte Vorlage zum Umbau des Steglitzer Bahnhofes, fiel einzig und allein wegen der hohen Summe — 422 000 M. —, welche

von der Regierung zu diesem Umbau gefordert wurde. In der Commissionsberathung waren allseitig die Missstände anerkannt; man glaubte jedoch mit geringeren Mitteln Abhilfe schaffen zu können, indem man die Gelder zur Anlage einer Strassenunterführung gewilligen wollte, wodurch ganz entschieden die Gefahr für das Publikum beseitigt und der Steglitzer Strassenverkehr erleichtert war. Da die Regierung jedoch auf der Vorlage in dem vollen Umfange derselben bestand, so fiel am 17. April und 7. Mai bei den Lesungen im Hause die Vorlage mit 171 gegen 143 Stimmen. Die „Baugewerkszeitung“, der wir diese Schilderung entnehmen, bemerkt hierüber im Ferneren was folgt: Unseres Erachtens konnte auch durch eine provisorische oberirdische Ueberführung mit verhältnissmässig sehr geringen Mitteln der Verkehr von dem Perron über die Geleise geleitet werden. Ausserdem scheinen uns vorläufig keine Gründe dazu vorzuliegen, wesshalb man das Publikum zu dem Perron lässt, dadurch hier eine Anstauung bewirkt und die Menschen zwingt, die Geleise an Stellen zu überschreiten, an welchen dieselben mit dem vollen Schienenprofil frei liegen. Es wäre wohl einfacher, das nach Berlin fahrende Publikum gar nicht zu dem Steglitzer Ankunfts-Perron zuzulassen, sondern dasselbe direct nach der Warthalle an jener Seite zu verweisen, an der der Berliner Zug hält. Es könnte dann nur an der Ueberführung der Albrechtstrasse eine Ansammlung erfolgen und liesse sich hier durch Anlage von unten vergitterten Schlagbaumbarrièren jeder Willkür des Publikums vorbeugen.

Hier in einfachen Linien eine Skizze der Situation:



**La crémation à Paris.** — Le conseil d'hygiène publique et de salubrité du département de la Seine a adopté hier les conclusions d'un rapport de M. Brouardel tendant au rejet de la crémation des cadavres en temps d'épidémie.

Il résulte du rapport de l'honorable médecin-légiste que les intérêts de la justice et ceux, tout aussi graves, des personnes injustement inculpées d'avoir commis une intoxication, seraient sérieusement compromis par l'adoption de la crémation surtout en temps d'épidémie cholérique. Il fait remarquer, en outre, que les manipulations des cadavres nécessitées par la crémation sont plus nombreuses, et exposent, jusqu'au moment où le corps est mis dans l'appareil, à autant sinon plus de dangers que lorsque le corps est déposé dans la terre. En résumé, il se prononce contre l'incinération en temps d'épidémie.

Le conseil a décidé ensuite qu'une commission, composée de MM. Brouardel, Bourneville, Arm. Goubaux, Legouest, Luuyt, et Peligot, examinera s'il ne conviendrait pas d'autoriser, à titre d'essai la crémation des corps ayant servi à des études anatomiques. (S. d. C.)

**Seethalbahn.** Am dritten dieses Monats wurde die Strecke Emmenbrücke-Beinwyl der aargauisch-luzernischen Seethalbahn in Betrieb gesetzt. Sie wird einstweilen täglich mit 4 Zügen (Fahrzeit 94 bis 120 Minuten) in jeder Richtung befahren.

**Schweizerische Landesausstellung. Preisvertheilung.** Wir werden ersucht mitzutheilen, dass die Schweizerische Industriegesellschaft in Neuhausen aus Specialgründen auf eine Auszeichnung ihrer in den Gruppen 21 und 24 ausgestellten Gegenstände verzichtet hat.

### Concurrenzen.

**Concurrenz zur Erlangung von Entwürfen für zwei eiserne Brücken über die Donau beim Bahnhof Czernawoda und über die Borcea bei Fetesti in Rumänien.** Für diese in Bd. XVII. Nr. 7 vom 19. August