

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 23/24 (1894)  
**Heft:** 19

## **Sonstiges**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 21.11.2024

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

wird die ganze noch disponible Fläche des Bahnhofdreiecks benutzt. Die vier Ostlinien werden in rationellerer Weise, d. h. in Kreisbogen von grösserem Radius in das Bahnhofgebiet eingeführt. Auf der Westseite der Schaffhauserlinie werden noch 3—4 Parallelgeleise angelegt und die Unterführung der Schaffhauserstrasse für Aufnahme von zwei weitem Geleisen verlängert. Die gesamte Bahnhofanlage, nach Vollendung der projektierten Umbauten, ist aus dem auf Seite 122 dargestellten Uebersichtsplan zu ersehen.

Die Kosten für den Ausbau des Personen- und Remisenbahnhofes sind vorläufig auf 2 152 000 Fr. veranschlagt, so dass nach Beendigung dieser Erweiterungsbauten das für den Bahnhof Winterthur verwendete Anlagekapital gegen 7 1/2 Millionen Fr. betragen dürfte. An die Kosten der Bahnhofvergrößerung haben die mitbeteiligten Eisenbahngesellschaften, die Vereinigten Schweizerbahnen und die Tössthalbahn im Verhältnis der Wagenachsenzahl beizutragen. Um allen Anforderungen zu genügen, welche städtischerseits an die Bahnhofanlage gemacht werden, wäre später noch die totale Unterführung der Zürcherstrasse mit maximalen Gefällen der Zufahrtsrampen von 3 1/2 % auszuführen, da der jetzige Doppeldurchgang für Fussgänger mit 5 m Breite und neunprozentigen Rampen nur ein Provisorium ist und auch das schweiz. Eisenbahndepartement sich vorbehalten hat, auf diese Frage jederzeit zurückzukommen. Generelle Vorprojekte und Kostenberechnungen für diese Baute inklusive Verlegung bezw. Einwölbung der Eulach haben ergeben, dass hierfür noch eine Summe von etwa 350 000 Fr. in Anschlag zu bringen wäre.

### Nekrologie.

† **Dr. Arnold Bürkli-Ziegler.** Letzten Sonntag den 6. Mai früh 5 Uhr erlöste der Tod von einem mehrjährigen Leiden: Dr. Arnold Bürkli-Ziegler, einer der ersten Ingenieure unseres Landes, der sich sowohl um seine Vaterstadt Zürich, als auch um die gesamte schweizerische Technikerschaft unvergessliche Verdienste erworben hat. Die Stadt Zürich verdankt ihm u. A. ihre Wasserversorgung und Kanalisation und nicht zum geringsten Teil ihre Quai-Anlagen; ja man darf wohl, ohne der Uebertreibung beschuldigt zu werden, sagen, dass Ingenieur Bürkli durch seine Energie, durch seine rastlose Thätigkeit, in baulicher Beziehung aus Zürich das gemacht hat, was es heute ist: eine schöne, gesunde, aufblühende Stadt. In Würdigung dieser Verdienste hat die Stadt ihrem langjährigen Ingenieur die höchste Auszeichnung verliehen, die sie geben kann: die goldene Verdienstmedaille. Die medizinische Fakultät unserer Hochschule machte ihn zu ihrem Ehren doktor und die dankbare Einwohnerschaft übertrug ihm ihre Vertretung in den städtischen, kantonalen und eidgenössischen Räten. Im Nationalrat begann Dr. Bürkli eine fruchtbringende Thätigkeit zu entfalten und Einfluss zu gewinnen, als ihn plötzlich und unerwartet die Krankheit ergriff, die ihn nach zweieinhalbjährigem Leiden in die Arme des Todes führte.

Was Ingenieur Bürkli der schweizerischen Technikerschaft geleistet hat, das wissen die meisten Leser dieser Zeilen ebensowohl, wie der Schreiber derselben. Aus einer kleinen Gesellschaft von Fachgenossen, deren Zusammenkünfte selten und unregelmässig waren, vermochte seine langjährige und aufopfernde Thätigkeit den hiesigen Ingenieur- und Architekten-Verein herauszubilden, der zahlreicher als alle anderen Sektionen des schweiz. Gesamtvereins eine schöne Wirksamkeit entfaltet hat und in städtischen technischen Fragen oft ausschlaggebend gewesen ist. In gleicher Weise hat der schweizerische Gesamtverein sein Wiedererwachen, sein Blühen und sein Ansehen Dr. Bürkli zu verdanken. Von 1877 an bis 1893, also sechzehn Jahre lang, stand Dr. Bürkli als Centralpräsident an der Spitze des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins und leitete mit kundiger Hand dessen Geschäfte.

Indem wir uns für heute auf diese kurzen Notizen beschränken, hoffend, in unserer nächsten Nummer einen ausführlichen Nekrolog über den Verstorbenen mit dessen Bild zu veröffentlichen, möchten wir nur noch auf eine Seite seines Wirkens hinweisen, die zwar nicht allgemein, aber uns speciell bekannt ist. Seine Wirksamkeit im zürcherischen und schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Verein war namentlich dadurch begründet, die Technikerschaft unseres Landes zu einigen und hiedurch ihren Einfluss zu vermehren. Sein klarer Geist erkannte sofort, als eines der wirksamsten Mittel hiezu, die Beteiligung des Vereins an einer schweiz. Fachzeitschrift. Als die „Schweizerische polytechnische Zeitschrift“ noch bestand, hat er sie durch eine Reihe wertvoller Beiträge unterstützt, und

als, nach ihrem Eingehen, die „Eisenbahn“ und hieraus die „Schweizerische Bauzeitung“ entstand, hat er seine Sympathien diesen neueren Schöpfungen zugewendet. In den vierzehn Jahren, seit welchen die Leitung dieser letztgenannten technischen Zeitschriften in unsern Händen lag, haben wir an dem verstorbenen Kollegen Bürkli stets die thatkräftigste Unterstützung gehabt. Wir haben an ihm einen aufopfernden, treuen Freund gefunden, dessen Verlust uns aufs schmerzlichste berührt, dessen Andenken wir hoch halten und treu bewahren wollen.

### Miscellanea.

**Elektrische Untergrundbahnen in London.** Seit der Anlage der in Bd. XVII Nr. 1 u. 2 u. Z. beschriebenen City- und South-London-Bahn hat es nicht an Anstrengungen gefehlt, neue, ähnliche Eisenbahnverbindungen zur Bewältigung des ungeheuren Personenverkehrs in London auszuführen und wir haben jeweilen über die bezüglichen Projekte Bericht erstattet. Neuerdings wird nun eine Verbindung des Verkehrszentrums im Herzen der City, unmittelbar vor der Bank von England, mit der Waterloo-Station der „London and South Western Railroad“ angeregt, für welche das etwa 14 Millionen Franken betragende Baukapital bereits gezeichnet ist und bei deren Anlage alle bei der ersten elektrischen Untergrundbahn gemachten Erfahrungen verwertet werden sollen. Bei diesem Anlass macht die Elektrotechnische Zeitschrift gewiss mit vollem Recht darauf aufmerksam, dass die Ausdehnung solcher Anlagen die Gesetzgebung schon längst hätte dahin führen sollen, diese Verkehrsmittel zu kontrollieren und zu verhüten, dass der Betrieb solcher Bahnen, Telephon-, Telegraphen- und andere elektrische Stromkreise beeinträchtigt. Schritte in dieser Richtung sind nun durch Aufstellung bezüglicher Vorschriften gethan worden. Ueber den endgültigen Erlass derselben ist jedoch noch nichts bekannt.

**Strassenbahnbetrieb mit Accumulatoren in Berlin.** Die Direktion der Grossen Berliner Pferdebahn-Gesellschaft hat auf ihrem Bahnhof an der Waldenser- und Wicléfstrasse in Moabit eine Accumulatoren-Ladestation für den versuchsweisen elektrischen Betrieb einer Strassenbahnstrecke erbaut. Die Aufstellung der Dampfmaschinen, Kessel, Dynamomaschinen und der sonstigen zur Erzeugung der Elektrizität erforderlichen inneren Einrichtungen wird nach der E. T. Z. in kurzer Zeit beendet sein, so dass voraussichtlich in etwa fünf bis sechs Wochen die Versuchsfahrten mit Accumulatorenwagen auf der in Aussicht genommenen Strecke Moabit (Werfstrasse)-Hansaplatz-Lützowplatz-Potsdamerstrasse vorgenommen werden können.

**Polytechnikum in Riga.** Mit Beginn des neuen Schuljahres, d. h. vom 1. September an, sollen an genannter Anstalt alle technischen Fächer in russischer Sprache vorgetragen werden. Durch diese Verfügung scheint die Zukunft des Polytechnikums in Frage gestellt, da die vier Ritterschaften und die Stadt Riga, welche bisher eine bedeutende Subvention zahlten, diese Summe nach der Russifizierung der Anstalt nicht weiter zu bewilligen gesonnen sind.

**Die Anlage der elektrischen Beleuchtung des Nordostseekanals,** dessen Eröffnung bevorsteht, ist zum Submissions-Preise von 513 000 bzw. 490 000 Mark der Esslinger Maschinenfabrik übergeben worden. Die Aktiengesellschaft Schwartzkopf in Berlin forderte 553 000 M., die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft 640 000 M. und Siemens & Halske 820 000 Mark.

### Litteratur.

Eingelaufene litterarische Neuigkeiten. Besprechung vorbehalten:  
**Aufgaben aus dem Gebiete der Baukonstruktions-Elemente.** Zum Gebrauch beim Unterricht an technischen Lehranstalten. Verfasst und zusammengestellt von *Leo Willmann*, diplom. Ingenieur und Professor an der Technischen Hochschule zu Darmstadt.

Heft 1: Steinschnitt und Steinverband. Fenster und Thüren. Pr. 8 M.  
Heft 2: Holzkonstruktionen und Bauelemente. Preis 8 M.

Verlag von Arnold Bergsträsser in Darmstadt 1894. II. Auflage.

**Darstellende Geometrie** mit Einschluss der Perspektive, insbesondere zum Gebrauch an Fortbildungs- und Baugewerkschulen, sowie zum Selbstunterricht. Von *F. Faber*. Nach dem Tode des Verfassers herausgegeben von *Otto Schmidt*, Architekt und Lehrer an der k. Baugewerkschule in Posen. I. Teil Text, II. Teil Tafeln. Verlag von Gerhard Kühnmann in Dresden 1894. Preis 8 Mark.

**Die graphische Statik.** Elementares Lehrbuch für technische Unterrichtsanstalten und zum Gebrauch in der Praxis. Bearbeitet von *R. Lauenstein*, diplom. Ingenieur und Professor an der grossherzogl. Baugewerkschule in Karlsruhe. Mit 173 Holzschnitten. Verlag der J. G. Cotta'schen Buchhandlung in Stuttgart 1894. Preis 4 Mark.

**Lehrbuch der praktischen Geometrie.** Von Dr. *Ch. August Vogler*, Professor an der Landwirtschaftlichen Hochschule zu Berlin. Zweiter Teil: Höhenmessungen. Erster Halbband: Anleitung zum Nivellieren. Druck und Verlag von Friedr. Vieweg & Sohn in Braunschweig 1894. Preis 11 Mark.

Redaktion: A. WALDNER

32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

**Gesellschaft ehemaliger Studierender**  
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.  
Stellenvermittlung.

On demande ingénieur capable de dresser plans et devis bien exacts pour la construction d'un barrage et d'un canal et de l'installation des turbines.

Auskunft erteilt

Der Sekretär: *H. Faur*, Ingenieur,  
Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.