

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 31/32 (1898)
Heft: 20

Artikel: Zur Zürcher Bahnhoffrage
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-20820>

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: 05.02.2025

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

Steinbauten üblichen architektonischen Dekorationselementen und Profilen nahm man Umgang und suchte die Wirkung durch kräftig gegliederte, meist aus Rundstäben (Röhren) gebildetem Rahmenwerk zu erreichen. Leider wird die Gesamtwirkung des Gebäudes keine einheitliche sein, da bei der Fassade nach der Sihlstrasse auf Verlangen eines gegenüber wohnenden Nachbarn sonderbarerweise jede Bekrönung des Dachgesimses durch Balustraden, Lukarnen etc. in Wegfall kommen musste.

Die Baukosten werden etwa 606 000 Fr. betragen. Zieht man hievon — um einen bessern Vergleich zu ermöglichen — die ausserordentlichen Ausgaben von etwa 60 000 Fr. für die Hofunterkellerung und etwa 90 000 Fr. für den zweiten Keller ab, so verbleiben ungefähr 456 000 Fr., was per m^3 , vom Unterkant-Sockel bis Dachgesims gemessen, einen Preis von 39 Fr. ergibt. Der m^3 eines Steinbaues dürfte mit Rücksicht darauf, dass im Innern doch auch viel Eisenkonstruktionen zur Verwendung gekommen wären, auf etwa 35 Fr. geschätzt werden, sodass sich also ein solcher ganz aus Eisen erstellter Bau um etwa 10% teurer stellen dürfte, als in gemischter Konstruktionsart. In grossen Städten und bei hohen Bodenpreisen werden diese Mehrkosten aber wirklich aufgewogen durch den Mietwert der in allen Stockwerken gewonnenen Bodenfläche und die sonstigen mit dieser Bauart verbundenen, bereits aufgezählten Vorteile.

Die statischen Berechnungen wurden von dem auf dem Architekturbureauu *H. Stadler & E. Usteri* angestellten Herrn *Karl Menzel* durchgeführt. Lieferung und Montage der gesamten Roheisenkonstruktionen hat die Firma *A. Buss & Cie.* in Basel übernommen und energisch durchgeführt, ebenso lag die Ausführung der der Firma *Lauffer & Franceschetti* übergebenen Erd- und Maurerarbeiten in guten Händen. Die schmiedeisernen Rahmenverkleidungen der Fassaden sind der bereits erwähnten Firma Gebrüder *Armbrüster* in Frankfurt a/M. übertragen. Dank der regsamen Förderung der Bauarbeiten durch sämtliche Mitarbeiter wird der Bau, dessen Fundierung im Juli 1898 unter schwierigen Umständen begonnen wurde, schon am 1. April 1899 zum Bezuge fertig erstellt sein.

H. Stadler.

Zur Zürcher Bahnhoffrage.

Der Zürcherische Ingenieur- und Architekten-Verein hat in seiner Sitzung vom 9. ds. Mts. beschlossen, nachfolgende

Eingabe an den Grossen Stadtrat von Zürich
zu richten:

«Der Zürcher Ingenieur- und Architektenverein, der von jeher allen die bauliche Entwicklung der Stadt Zürich betreffenden Fragen ein reges Interesse entgegen gebracht hat, verfolgt mit lebhafter Teilnahme den Verlauf der Verhandlungen über die zur Zeit im Vordergrund stehende, für Zürich bedeutungsvolle Angelegenheit des Umbaus des Hauptbahnhofes und der in denselben einmündenden Linien.

Er hat im Winter 1895/96 durch eine Kommission in zahlreichen Sitzungen die Frage einer allseitigen Prüfung unterzogen und als Ergebnis dieser Arbeiten dem Stadtrate einen Bericht dieser Kommission vom 1. Mai 1896 übermittelt¹⁾, auf dessen Schlussfolgerungen wir verweisen.

Er hat in seiner vollzählig besuchten Sitzung vom 16. Dezember 1896 eine Eingabe an den Stadtrat²⁾ beschlossen und in derselben unter Hinweis auf den erwähnten Bericht das Gesuch gerichtet, «von sich aus durch hierzu bestellte Fachleute Projekte für den Umbau der Bahnhofanlage ausarbeiten zu lassen, mit Freihaltung des Verkehrs auf beiden Sihlufahren und mit Vermeidung des von der Nordostbahn im Kreise III projektierten Rangierdamms», damit «der Stadtrat im Falle sei, in voller Kenntnis der für die Stadt festzuhaltenden Anforderungen und der von ihr zu tragenden Opfer die Lösung der hochwichtigen Angelegenheit mit Nachdruck und erfolgreich in die Hand zu nehmen.»

Als hierauf im Mai 1897 Herr Oberingenieur C. O. Gleim von der Stadt den Auftrag erhielt, diese Fragen zu studieren und zunächst Ende September ein Gutachten über die Einführung der linksufrigen

Zürichseebahn abgab, von welchem der städtische Bauvorstand im Januar 1898 dem Ingenieurverein Mitteilung machte — liess sich derselbe von seiner Kommission darüber einlässlichen Bericht erstatten und beschloss am 2. Februar 1898, auf Vereinskosten durch einen Ingenieur ebenfalls Studien vornehmen zu lassen, als deren Ergebnis er Projekte in mehreren Varianten — sowohl für Tiefbahn als für Hochbahn — zur Einführung der linksufrigen Linie dem Stadtrate zur Verfügung stellen konnte.¹⁾

Seither hat Herr Gleim auch seine Vorlagen für den Umbau des Hauptbahnhofes ausgearbeitet, und der Stadtrat mit seiner Weisung vom 27. August 1898 die Angelegenheit dem grossen Stadtrate vorgelegt.

In dieser Weisung ist mehrfach auf die Aeusserungen des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins Bezug genommen, was uns veranlasst, in dem Augenblicke, da dem Grossen Stadtrate zum ersten Male Gelegenheit geboten ist, über diese Angelegenheit zu beraten, uns an Sie zu wenden, um einige hinsichtlich unserer Aeusserungen nicht vollständige oder nicht erschöpfende Auslassungen der Weisung zu vervollständigen und diese Ergänzungen Ihrer geneigten Würdigung zu empfehlen.

Aus den mit dem Bahnhofumbau zusammenhängenden Fragen greifen die Weisung und die Anträge des Stadtrates nur zwei heraus, nämlich jene des *Hauptbahnhofes* und jene der *Einführung der linksufrigen Zürichseebahn*, während die *Einführung der Winterthurer Linie* mit Stillschweigen übergangen wird.

Obschon die Lösung der letztern Frage von jener der beiden ersten nicht zu trennen ist, halten wir uns in folgendem nur an die beiden vom Stadtrate zunächst behandelten Fragen:

I. Hauptbahnhof.

Die Weisung sagt diesbezüglich auf Seite 8 und 9, die Vor- und Nachteile der beiden Projekte Gleim vergleichend:

1. Der verlegte Bahnhof giebt freieren Spielraum für die Durchführung der Strassen zu beiden Seiten der Sihl.
2. Die offenen Strassen lassen sich besser reinigen und unterhalten als gedeckte Durchlässe und erfordern weniger künstliches Licht.
3. Der Verkehr bewegt sich auf jenen freier.
4. Die Perrons werden im verlegten Bahnhofs ohne Treppenaufgänge erreicht, die im Hochbahnhofs etwa 4 m Höhe haben.
5. Die Ausdehnung des Bahnhofs in der Breite ist links der Sihl sozusagen unbeschränkt, sodass die Möglichkeit besteht, später mehr Geleise anzufügen; auf dem jetzigen Platze ist diese Möglichkeit durch die Nähe des Landesmuseums benommen, die keine Schmälerung der Museumstrasse gestattet.

6. Für das Landesmuseum wäre das Wegrücken des Bahnhofs von grossen Werte; wengleich bei Beibehaltung des jetzigen Platzes, da alle Geleise in einem geschlossenen Bau würden einbezogen werden müssen, nicht eben eine Schädigung des Museums oder seiner Sammlungen zu befürchten ist, gewänne dagegen das Museum durch die Oeffnung breiter Zugänge im Falle der Verlegung des Bahnhofs.

7. Im Falle der Hochlegung bleibt der Bahnhof näher am Mittelpunkte des städtischen Verkehrs; durch die Verlegung wächst der Weg zum Bahnhofs für stark bevölkerte Stadtteile um 300 m, ohne dass die Annäherung an andere Stadtteile diesen Nachteil aufwiegt.

8. Die Zugänge über die Sihl zum verlegten Bahnhofs kreuzen den sich der Sihl entlang bewegenden, voraussichtlich lebhaften Verkehr rechtwinklig, woraus wechselseitig Störungen erwachsen werden, zumal da von allen Seiten her Strassenbahnen zum Bahnhofs geführt werden müssen.

9. Die Beibehaltung des jetzigen Platzes verschafft den Bahnhofsgeleisen eine grössere Längsentwicklung, was die Leistungsfähigkeit und Sicherheit des Betriebes erhöht.

10. Die Rückstellgeleise können in diesem Falle mit Vorteil unmittelbar an die Perrongeleise angeschlossen werden.

und gelangt zu dem Antrage:

a) Der Hauptbahnhof Zürich soll zu einem Hochbahnhofs umgebaut werden.

Als Grundlage der Ausführung werden die von Ingenieur Gleim angefertigten Pläne empfohlen, mit Abänderung nach den von den Architekten Büzberger & Burkhard herrührenden Plänen für das Aufnahmegebäude.

Das Projekt Büzberger & Burkhard ist uns nur aus dem Grundrisse bekannt. Dessen Gebäude bedecken ohne die Einsteighallen, trotzdem die Anlage zweistöckig wird, ungefähr doppelt so viel Fläche, als das bestehende ebenerdige Bahnhofsgebäude mit Einschluss der angebauten Provisorien und Bretterbuden. Ebenso beansprucht es doppelt so viel Fläche als das neue Hochbahnhofsgebäude des Projektes Gleim B. Mit diesem verlegt es den Kopfperron in die Fluchlinie der Löwenstrasse und überbaut die ganze Sihlbreite mit einer Einsteighalle. Es sind deshalb die Vorteile des Stehenlassens der bestehenden Bauten bei dem vom Stadtrate erworbenen Projekt nicht ersichtlich. Die Ausdehnung der Gebäude wird vielmehr über Bedürfnis gross und der in der Weisung erwähnte Vorzug (7) des Näherrückens des Bahnhofs für die Bevölkerung

¹⁾ Schweiz. Bauzeitung, Bd. XXVII, No. 18.

²⁾ Schweiz. Bauzeitung, Bd. XXVIII S. 183 und Bd. XXIX S. 13.

¹⁾ Schweiz. Bauztg. Bd. XXXI S. 133.

trifft infolgedessen weder für den Kreis III, noch für Kreis I und II zu, die bis zum Kopfperron weiter oder mindestens gleich weit, wie beim Bahnhof links der Sihl, zu gehen und überdies eine Treppenhöhe von etwa dreissig Stufen zu ersteigen haben werden.

Der Bericht unserer Kommission vom 1. Mai 1896 beantragt, da ein hochgelegter Kopfbahnhof in unserem Falle eine unnötige Erschwerung des Verkehrs bilden würde, wenn man sich für Belassung des Bahnhofes auf dem rechten Sihlufer entschliessen sollte, die Perronhöhe um etwa 2 m zu heben, was genügt, um die Strassen längs der Sihl durchzuführen, und zugleich erlaubt, den Perron der Einsteigehalle ohne Treppenaufgänge zu erreichen. Aus der Weisung ist nicht ersichtlich, ob diese einfachste Lösung ebenfalls geprüft worden ist.

Die sub 1, 2, 3, 4 und 5 von der Weisung angeführten Vorteile einer Verlegung auf das linke Ufer sind auch von unserer Kommission betont und namentlich die Erweiterungsfähigkeit des Bahnhofes in jener Lage hervorgehoben worden. Andererseits haben die Eisenbahnfachmänner unserer Kommission, wie auch Herr Gleim in seinem Projekt A dargethan, dass für die betriebstechnischen Bedürfnisse mit der verhältnismässig geringen Unbequemlichkeit der verlängerten Rückstellgeleise auch bei Verlegung auf das linke Ufer vorgesorgt werden kann.

Ein weiteres sehr wesentliches Moment zur Vergleichung vermissen wir in der Weisung, d. i. die Zusammenstellung der Kosten für Projekt Bützberger & Burkhard, Hochbahnhofprojekt Gleim, linksufriges Projekt Gleim und Projekt mit Hebung des Perrons um nur 2 m an jetziger Stelle. Allem Anscheine nach dürfte der Kostenbetrag in der angeführten Reihenfolge abnehmen, was immerhin in Betracht zu ziehen sein wird, auch bei Bestätigung der stadträtlichen Annahme, dass diese Kosten ganz der Bahnunternehmung zu überbinden seien.

Wir sind deshalb der Ansicht, dass der Antrag a) der stadträtlichen Weisung weder den Ansprüchen, die von technischer Seite an einen Kopfbahnhof gestellt werden müssen, noch den Interessen des städtischen Verkehrs entspricht, dass er vielmehr unter den oben angeführten vier Lösungen die in jeder Hinsicht unvorteilhafteste vorschlägt.

2. Einführung der linksufrigen Zürichseebahn.

Die Weisung sagt allgemein:

Ueber die Frage, wie weit die Hochlegung der Bahn auszuweiten sei, sprach sich der Stadtrat damals nicht aus, aber in einer Eingabe vom 29. Mai 1896 machte er das Post- und Eisenbahndepartement darauf aufmerksam, dass der Umbau der Bahn — Hochlegung oder Tieflegung — nicht bei der Station Zürich-Wiedikon stehen bleiben könne, sondern wenigstens bis zur Station Zürich-Enge sich fortsetzen müsse.

Der Zürcher Ingenieur- und Architektenverein ist hiermit nicht nur vollkommen einverstanden, sondern er ist durch seine Studien zur Überzeugung gelangt, dass der Umbau nicht nur bis zur Station Enge notwendig sei, sondern dass er so weit fortgesetzt werden müsse, um auch die südlich der Station Enge auf Stadtgebiet die Bahn kreuzenden Strassen über- oder unterführen zu können. Er ist deshalb mit den ersten beiden Absätzen des stadträtlichen Antrages:

b) Der Umbau der linksufrigen Zürichseebahn ist von der Langstrasse bis gegen die Station Zürich-Wollishofen auszudehnen, so dass die Strassen untergeführt oder übergeführt werden können.

Der Umbau ist dringlich und soll auf der ganzen Strecke von der Langstrasse bis gegen die Station Zürich-Wollishofen zur gleichen Zeit vorgenommen werden, durchaus einverstanden.

Was den dritten Absatz dieses Antrages anbetrifft:

Als Grundlage der Ausführung wird das Hochbahnprojekt A von Ingenieur Gleim vorgeschlagen, eventuell unter Verlegung der Bahn im Kreise II mit Station an der Brandschenkestrasse,

so muss er demselben hingegen mit aller Bestimmtheit entgegentreten. Er kann die Schlussfolgerungen, durch welche die stadträtliche Weisung zu diesem Teil des Antrages gelangt, nicht anerkennen und muss entschieden protestieren gegen die bleibende, nicht wieder gut zu machende Verunstaltung, welche die Hochbahn im Kreise II nach Projekt Gleim schaffen würde. Da er die Einwände begreift, welche von der Bevölkerung gegen die Verlegung des Bahnhofes Enge an die Brandschenkestrasse geltend gemacht werden, hat der Verein mehrere Vermittlungsprojekte prüfen lassen und dem Stadtrate im vergangenen Frühjahr vorgelegt. Solche Varianten wurden sowohl in Verbindung mit der Tieflegung der linksufrigen Linie im Kreise III und II (welche Lösung der Verein nach wie vor als die für die städtischen Verkehrsinteressen günstigste ansieht) als auch in Verbindung mit einem im Kreise III hochgelegten Tracé studiert.

Die Weisung befasst sich auf Seite 13 und 14 mit Einzelheiten dieser Varianten, jedoch mit Uebergang eines wesentlichen Teiles derselben, worauf wir zurückkommen, und sagt dann auf Seite 15:

Ist im allgemeinen zwischen Hebung und Senkung der Bahn zu wählen, so hat diese den grossen Vorzug, dass sie die Hindernisse vollständiger wegräumt, welche die Grundbahn der Stadtbebauung entgegengesetzt, dass sie nämlich gänzliche Freiheit in der Anlage des Strassennetzes gewährt und die Ausnutzung der Bauplätze an der Oberfläche gleichfalls unberührt lässt. An eine Tieflegung der linksufrigen Zürichseebahn ohne wesentliche Veränderung der Richtung ist aber nicht zu denken, weil hier zwischen den beiden gestellten Aufgaben, erstens die Bahn unter der Sihl durchzuführen und sie weiterhin so tief zu legen, dass die Strassen in der jetzigen Höhe übergeführt werden können, zweitens sie so hoch zu halten, dass ein starker Andrang des Grundwassers bei allen Wasserständen ohne übermässige kostspielige Schutzbauten abgewehrt werden kann, keine Vermittlung möglich ist. Der Vorschlag des Ingenieur- und Architektenvereins, die Sihlsole zu heben, trägt der Wucht, mit welcher zu Zeiten das Wildwasser der Sihl thalwärts strömt, keine Rechnung; der Gefahr, dass der Fluss den alten Weg suchen oder im neuen Bette die Wölbung über dem Tunnel durchbrechen würde, in welchen beiden Fällen unermesslicher Schaden einträte, liesse sich nicht sicher vorbeugen; ein solcher Bruch könnte sich übrigens auch ereignen, wenn die Sihl im alten Bette bliebe und hier die Bahn unter ihr durchgeführt würde. Unberechenbar ist auf der andern Seite auch die Wirkung des Grundwassers; da ein völlig wasserdichter Abschluss der in das Grundwasser eintauchenden Bahnteile zu teuer zu stehen käme, müsste durch kostspielige Vorkehrungen für die Ableitung des eindringenden Wassers gesorgt werden, entweder mittels Leitung nach einem weit entfernten Orte oder mittels Pumpens in die höher liegenden Dohlen des bestehenden Kanalnetzes.

Es würde zu weit führen, das bei Studium der Tiefbahn geprüfte Projekt einer Hebung der Sihlsole bis zum unteren Ende des Sihlhölzli, mit teilweiser Nutzbarmachung des weiten, heute brachliegenden Areales des Flussbettes oberhalb des Sihlhölzli, hier zu besprechen; es sei nur hervorgehoben, dass dieses Projekt uns wert erscheint, auch abgesehen von der Bahnfrage, im Interesse der städtischen Verkehrs- und Bauverhältnisse ernsthaft geprüft zu werden.

Wir bedauern, dass versucht wird, in der Weisung mit Redensarten, wie «die Wucht, mit welcher das Wildwasser thalwärts strömt» und der «Gefahr, dass der Fluss den alten Weg suchen oder im neuen Bette die Wölbung über dem Tunnel durchbrechen würde», oder über den «starken Andrang des Grundwassers», technisch erwogene Vorschläge kurzer Hand zu beseitigen, Vorschläge, die sich auf an vielen Orten gemachte Ausführungen und auf Kenntnis der örtlichen Verhältnisse stützen. In solchen Dingen kann man nur auf von kompetenten Technikern ausgeführte Projekte und unter Abwägung von sich auf solche Projekte stützenden Zahlen ein Urteil fällen. Dieser beiden Mittel bedient sich jedoch die Weisung nicht.

Nachdem aber die Weisung die Idee einer Tiefbahn im Kreise III und einer Unterführung der Sihl so gründlich abthut, wäre es Pflicht gewesen, sich mit allen Vorschlägen zu befassen, welche an eine Hochbahn im Kreise III anschliessen. Der von uns beauftragte Ingenieur hat nun auch eine Variante studiert, und diese Studie ist von uns gleichzeitig mit den andern Projekten dem Stadtrate vorgelegt worden, nach welcher in den gleichen Richtungsverhältnissen des Tiefbahnprojektes IV, die auf Seite 14 der Weisung beschrieben sind, aber von der *Hochbahn* im Kreise III ausgehend, an der Grütlistrasse bzw. Seestrasse eine Bahnhofanlage Zürich-Enge ungefähr im Niveau der Seestrasse angelegt würde. Das Bahnhofgebäude läge unweit der Seestrasse an der bestehenden Tramlinie und die als weiteres Schreckmittel in der Weisung aufgestellte Anschneidung des Hügels, auf dem die Kirche steht, wäre entsprechend verringert. Wenn die Stationsanlage auch nicht länger als jene in Stadelhofen würde, so ist hervorzuheben, dass die Station Enge ausschliesslich den Charakter einer für Personendienst eingerichteten Haltestelle hat, die deshalb möglichst nahe an der jetzigen bequemen Stelle verbleiben sollte, bei der aber ein Rangierdienst überhaupt nicht oder dann nur in ganz geringem Masse stattfindet. Der weitere herauf beschworene Uebelstand des «Rangierens im Tunnel» ist deshalb auch für diese Variante nicht vorhanden.

Aus welchem Grunde diese dritte zwischen der Gleim'schen Hochbahn und dem Bahnhofe an der Brandschenkestrasse die Mitte haltende Variante von der Weisung ignoriert wird, ist nicht ersichtlich. Sie würde jedenfalls den Bedürfnissen der Gesamtstadt und den Wünschen der Bewohner des II. Kreises am besten entsprechen. Eine Beeinträchtigung der neuen Kirche würde infolge der Höhenlage derselben nicht eintreten und die Anlage zwischen Seestrasse und Kirche in der ganzen Breite des alten Kirchhofes unberührt bleiben. Die Entwicklung der Enge zwischen Seestrasse und Quai zu beiden Seiten des «Belvoirs» würde zugleich freigehalten bis gegen Wollishofen hinaus, wo die Bahnlinie unter der Seestrasse aus dem Tunnel austreten würde.

In Anbetracht dieser Umstände richten wir das Gesuch an den Grossen Stadtrat, er möge, auch wenn er dem Antrage auf Annahme des Projektes Gleims für eine Hochbahn im Kreise III zustimmt, die Fort-

führung der Hochbahn nach dem Gleim'schen Projekt in dem Kreise II unter allen Umständen ablehnen und zur Wahrung der durch dasselbe in höchstem Masse gefährdeten Interessen von Enge die gründliche und ernsthafte Prüfung anderer Lösungen anordnen.

Was den Antrag c der Weisung, betreffend der eventuellen Gewährung eines Beitrages von 1 Million Franken an die Umbaukosten der linksufrigen Zürichseebahn anbelangt, so finden wir in der Weisung keinerlei Anhaltspunkte zur Beurteilung eines solchen Ansatzes und enthalten uns deshalb darüber einer Aeusserung.»

Nekrologie.

† J. C. Kunkler. Am 2. November d. J. hat, wie bereits kurz berichtet wurde, ein Herzschlag den Senior der schweizerischen Architektenschaft, Architekt J. C. Kunkler abgerufen aus einem Leben, das reich an Arbeit und Erfolgen ein halbes Jahrhundert fruchtbaren baukünstlerischen Schaffens umfasste.

Geboren am 18. Dezember 1813 in St. Gallen als einziger Sohn des Zimmermeisters Gottfried Kunkler genoss der begabte Knabe eine sorgfältige Ausbildung, zunächst an den städtischen Schulen und dem Gymnasium seiner Vaterstadt, nach dessen Absolvierung er noch die theologische höhere Anstalt besuchte, um sodann 19jährig in das Polytechnikum zu Karlsruhe einzutreten. Neben der Pflege des Berufsstudiums, das in München und Wien fortgesetzt und in Berlin i. J. 1837 beendet wurde, benutzte er die Gelegenheit des 2½jährigen Kurses in Karlsruhe, sich auch wertvolle Kenntnisse auf dem Gebiete der Geologie und Chemie anzueignen. In den Ferien dieser sechs Lehr- und Wanderjahre unternommene grössere Studienreisen durch Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Holland und Belgien dienten dazu, die auf den Hochschulen erworbenen Kenntnisse zu vertiefen und zu erweitern. Erst in späteren Jahren hat der Verstorbene Frankreich und Italien aufgesucht.

Seine Thätigkeit als praktischer Architekt begann Kunkler 1837 in Zürich, beim Bau des Kantonsspitals den ihm befreundeten Architekten Wegmann unterstützend. Ein Jahr darauf liess er sich dauernd in seiner Vaterstadt nieder, wo dem strebsamen jungen Architekten, der bald das Vertrauen der Behörden und Privaten zu gewinnen wusste, ein ausgedehntes Arbeitsfeld geboten war.

Von der grossen Anzahl der durch ihn ausgeführten, teilweise bedeutenden Bauten, die Kunkler den Ruf eines künstlerisch begabten, tüchtigen Baumeisters verschafften, sind die wichtigsten: das Bürgerspital, der Umbau der St. Laurenzkirche, das Theater, das städtische Museum, das Verwaltungsgebäude der Helvetia, eine Reihe von Schulhäusern in St. Gallen, die Kirchen von Lichtensteig, Rapperswil u. a. nebst vielen Profanbauten (Villen, Wohnhäuser u. s. w.), zum Teil in St. Gallen, zum Teil in den angrenzenden Kantonen und Nachbarstaaten. Die Wertschätzung seiner reichen Erfahrungen und seines gründlichen fachmännischen Urteils von Seiten der kantonalen und Bundesbehörden fand Ausdruck in vielfachen Aufträgen für Expertisen und preisgerichtliche Arbeiten — so bei den Bauten des eidg. Polytechnikums, des Bundesratshauses, der Kantonschulgebäude in St. Gallen und Luzern, der Kantonalbanken von St. Gallen, Chur u. a. — und in dem 1855 erfolgten ehrenvollen Anerbieten einer Professur an der Bauschule des eidg. Polytechnikums, die der vielbeschäftigte Architekt jedoch sowohl im Zweifel an seiner Begabung für das Lehrfach, als auch mit Rücksicht auf sein Bedürfnis nach unbeschränkter praktischer Thätigkeit glaubte ablehnen zu sollen. Ende der Soer Jahre, nach der Restauration der Klosterkirche in Königfelden und der Arbeiten als Mitglied der Baukommission für die Kirchen zu St. Leonhard und Linsebühl in St. Gallen legte der immer noch rüstige Greis Zirkel und Bleistift nieder. Nicht um sich wohlverdienter Ruhe hinzugeben. Arbeiten für den Verein zur Erhaltung historischer Kunstdenkmäler und der mit der gleichen Aufgabe betrauten eidg. Kommission nahmen ihn weiterhin in hohem Masse in Anspruch; erst im laufenden Jahre machte die Abnahme der Kräfte seinen Rücktritt von jener Thätigkeit notwendig, der sich der Verstorbene seit der Gründung des genannten Verbandes achtzehn Jahre lang im Vorstand und von 1889—1895 als dessen Präsident mit voller Hingabe gewidmet hatte. In ähnlicher Richtung bewegte sich die Bethätigung des Verstorbenen für den von Prof. Scheitlin begründeten und von ihm während fünf Jahren geleiteten Kunstverein, über dessen Arbeiten in den Jahresberichten von 1875—1889 einlässliche Referate Kunklers vorliegen. Als Mitglied des Central-Komitees des schweizerischen Kunstvereins nahm er lebhaften Anteil an den Bestrebungen desselben und trug nach Kräften dazu bei, Sinn und Verständnis für die Kunst in unserm Lande möglichst zu beleben und zu verbreiten. In dem weitgezogenen Kreise seines ausserberuflichen Wirkens

sehen wir ihn ferner als Vorstandsmitglied des St. Gallischen Gewerbevereins thätig bei der Organisation der ersten Industrie- und Gewerbe-Ausstellung 1849 daselbst und in gleicher Eigenschaft in den kantonalen Kommissionen für die internationalen Ausstellungen von Paris und Wien. Mehrere Amtsdauern hat er überdies dem Gemeinde- und Verwaltungsrat angehört.

Tage der Musse und Erholung waren dem Genusse der Gebirgswelt in Verbindung mit geologischen Betrachtungen gewidmet. Mit Arnold Escher von der Linth hat er im Auftrag der Regierung an Untersuchungen für die Erschliessung neuer Thermalquellen in der Taminaschlucht bei Pfäfers teilgenommen.

Was dem Verstorbenen an den von ihm zusammengebrachten Schriften-, Natur- und Kunstgegenständen einer dauernden Erhaltung wert schien, übergab er öffentlichen Anstalten, u. a. dem Gewerbemuseum eine umfangreiche Sammlung architektonischer Detailzeichnungen (4236 Blätter in 55 Mappen), deren Ausrüstung, Ordnung und Katalogisierung ihn nach Abschluss der Berufsthätigkeit noch mehrere Jahre beschäftigte.

Militärische Dienste hat der Verstorbene durch 15 Jahre geleistet und auch am Sonderbundsfeldzuge teilgenommen; seine humorvollen militärischen Erinnerungen sind 1889 im Druck erschienen und haben viele Freunde gefunden.

Mannigfache Ehrungen lobnten die Bestrebungen und Verdienste des rastlos schaffenden Mannes. Wir erwähnen nur seine Ernennung zum Ehrenmitglied des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins, sowie der Kunstvereine Genf und Basel und ein Anerkennungs schreiben des schweizerischen Bundesrates nebst gleichzeitiger Uebergabe eines kostbaren Kunstobjektes für seine der Erhaltung historischer Kunstdenkmäler gewidmete Wirksamkeit.

Werfen wir noch einen Blick in das Privatleben des Verblichenen, der sich im Jahre 1841 verheiratete und nachdem ihm seine Gattin i. J. 1850 durch den Tod entrissen wurde, sechs Jahre später zum zweiten Male an den Traualtar getreten ist. Der ersten Ehe sind vier, der zweiten fünf Kinder entsprossen, von welchen ein Sohn und vier Töchter ihn überlebt haben. Ausgerüstet mit einer kernhaften Gesundheit, ist Kunkler bis in sein hohes Alter von schweren, körperlichen Leiden verschont geblieben. Erst in den letzten zwei Wintern zwangen ihn ernste Leiden auf das Krankenzimmer, von denen er sich jedesmal wieder erholte.

Mit seinem stets lebendigen Bedürfnis nach Geselligkeit verband Kunkler einen sprudelnden Humor und liebenswürdige, gesellschaftliche Eigenschaften, die ihm allgemeine Beliebtheit sicherten. Noch bei schwindenden Kräften blieb ihm ein heiteres Gemüt bewahrt; hatte er doch eben eine fröhliche Anekdote im Kreise seiner engeren Familie erzählt, als ihn plötzlich der Tod ereilte.

Miscellanea.

Elektrische Centrale in Hauterive. Ueber die Anlage, welche der Staat Freiburg auszuführen beabsichtigt, um die Wasserkraft der Saane bei Hauterive nutzbar zu machen, wird uns Folgendes mitgeteilt: Das nutzbare Gefälle beträgt 56 m; alle hydraulischen Werke sind für ein Wasserquantum von 10 000 Sekundenliter vorgesehen. Das Wasser wird vom Stauwehr durch einen 8,5 km langen Stollen zu einem Reservoir und von dort durch eine kurze Druckleitung zum Maschinenhause geführt. Das Reservoir kann später bis zu einem Rauminhalt von 120 000 m³ erweitert werden, um als Wasseraccumulator zu dienen; die Leistung der Turbinen wird daher in der ersten Bauperiode 5600 PS, später 10 000 bis 12 000 PS betragen. Die so gewonnene Energie beabsichtigt der Staat Freiburg zu folgenden Zwecken zu benutzen: Zur Erweiterung der gegenwärtigen Energieverteilung in der Stadt Freiburg und zur Uebertragung einer Kraft von 1500 PS nach der Stadt Avenches; zum Betrieb verschiedener elektrischer Strassenbahnen von Freiburg nach Murten, nach Schwarzenburg, nach Bulle, sowie nach Farvagny; zur Licht- und Kraftversorgung aller Dörfer in einem Umkreise von 20 km um die Centrale. Die Kommission, welche zur Prüfung der auf Grund einer Konkurrenz-ausschreibung*) eingelaufenen Projekte ernannt wurde, hat in letzter Zeit ihr Urteil abgegeben und das Projekt der Maschinenfabrik Oerlikon mit dem ersten Preis, dasjenige der Firma Brown Boveri & Cie. in Baden mit dem zweiten und dasjenige der Elektrizitäts-Gesellschaft Alioth in Münchenstein-Basel mit dem dritten Preise ausgezeichnet. Die Bauarbeiten haben bereits begonnen, die Anlage soll in 1½ Jahren fertiggestellt werden.

Die neue evangelische Kirche im Industriequartier Aussersihl-Zürich. Die kleinere der beiden für die Gemeinde Aussersihl projektierten evangelischen Kirchen, diejenige im Industriequartier, ist nunmehr vollendet und soll morgen, am 13. d. M., eingeweiht werden. Sie enthält Raum

*) S. Bd. XXXI, S. 64.