

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 47/48 (1906)
Heft: 14

Vereinsnachrichten

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: 06.02.2025

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

»Das englische Haus« halten, auf die wir unsere Leser ganz besonders aufmerksam machen.

Das Bronzetor am Haupteingang des Mailänder Domes. Die Bronzetüren am mittlern Portal der Mailänder Domfassade, die soeben enthüllt und eingeweiht wurden, sind nach dem in einem Wettbewerb preisgekrönten Entwurf von Prof. Lud. Pogliaghi in Mailand gefertigt und zeigen in gotischer Umrahmung Szenen aus dem Leben der Maria. Die Türen wiegen rund 17,75 t.

Die Hungerburgbahn bei Innsbruck, eine elektrisch betriebene, 300 m Höhe überwindende Drahtseilbahn mit einer grössten Steigung von 550/100 wurde am 12. September dem Verkehr übergeben. Die stufenförmig gebauten Wagen fassen 60 Personen. Die Bahn ist von Ingenieur *Riehl* gebaut und von der *Oesterreichischen Elektrizitäts-Gesellschaft Union* ausgerüstet worden.

Naturdenkmalpflege in Preussen. Das preussische Kultusministerium hat zur Förderung der Erhaltung von Naturdenkmälern im preussischen Staatsgebiete eine «staatliche Stelle für Naturdenkmalpflege» errichtet, die einstweilen ihren Sitz in Danzig hat und von dem neu ernannten staatlichen Kommissär für Naturdenkmalpflege, Professor Dr. *Conwenz* verwaltet wird.

Die Tagung des Bundes deutscher Architekten in Köln, die am 30. September stattfand, beschloss die Bildung eines Ausschusses für die Aufstellung von Gutachten in künstlerischen und technischen Fragen, die aufgefördert der Öffentlichkeit unterbreitet werden sollen. Ferner wurde die Notwendigkeit der Reform der künstlerischen Wettbewerbe betont. Als Ort der nächsten Tagung ist Dresden bestimmt worden.

Die Ausmalung der Waffenhalle des Munot in Schaffhausen, die nach einem Beschluss des Stadtrats von Schaffhausen dem Kunstmaler *August Schmid* von Diesseuhofen übertragen worden war, ist vollendet. Gleichzeitig wurde die Waffensammlung unter Leitung von Dr. *Rudolf Wegeli* vom Landesmuseum in Zürich neu aufgestellt.

Nekrologie.

† **Innoe Baj.** In Mailand starb am Morgen des 17. September d. J. nach kurzer, schwerer Krankheit im Alter von nur 39 Jahren Architekt und Ingenieur Innocente Baj. Der Verstorbene war am 3. Mai 1867 in Codogno bei Lodi in Oberitalien geboren und hatte sich an dem Istituto Tecnico in Mailand für die technischen Studien vorbereitet. Im Jahre 1886 trat er in die Bauschule des eidg. Polytechnikums in Zürich ein. Nach Absolvierung derselben im März 1890 fand er bei der schweizerischen Nordostbahn Anstellung als Architekt und Bauführer und war beim Bau der rechtsufrigen Zürichseebahn und der Linie Thalwil-Zug sowie bei Ausarbeitung von Werkstättenprojekten tätig. Als Ende 1898 die Nordostbahn ihre Baubureaus stark einschränkte, trat Baj in die bekannte Firma Rothenbach & Cie. in Bern, die als Spezialität die Errichtung von Gasanlagen betreibt. Im September 1904 siedelte er in das Mailänder Bureau der gleichen Firma über, aus dem er jedoch im Frühjahr 1905 austrat, um ein eigenes technisches Bureau für Ingenieurwesen und Architekturarbeiten zu gründen. Dem hoffnungsvollen jungen Unternehmen hat sein Tod nun ein jähes Ende bereitet. — Der sehr begabte, immer freundliche und sympathische Kollege wird allen seinen Studiengenossen und Mitarbeitern in bester Erinnerung bleiben.

† **J. K. Zimmermann.** Dienstag den 2. Oktober d. J., nachmittags 4 Uhr, verschied in Bern nach langer Krankheit im Alter von 54 Jahren der frühere Bahningenieur der Bern-Neuenburg-Bahn und Thunersee-Bahn Kaspar Zimmermann. In Ebikon (Kanton Luzern) am 26. März 1852 geboren, besuchte er die Realschule in Luzern und bezog im Jahre 1872 das eidg. Polytechnikum, an dessen Ingenieurschule er bis zum Herbst 1876 studierte. Er war hierauf beim Bau der Gotthardbahn, bei Bahnbauten in Griechenland und beim Bau der Linie Landquart-Davos beschäftigt, um nachher wiederum in den Dienst der Gotthardbahn zu treten, bis er im Jahre 1897 an den Posten des Oberingenieurs für den Bau der Bern-Neuenburg-Bahn berufen wurde. Nach Vollendung dieses Baues übernahm Zimmermann die Stelle eines Bahningenieurs der sämtlichen in die Betriebsgemeinschaft der Bern-Neuenburg-Bahn und Thunersee-Bahn einbezogenen bernischen Dekretsbahnen und versah diesen verantwortungsvollen Posten bis zu Anfang des laufenden Jahres.

Der Verstorbene galt als ein tüchtiger Bahningenieur und gewissenhafter Beamter; er war allen ihm Unterstellten ein stets wohlwollender und besorgter Vorgesetzter. Alle, die Ingenieur Zimmermann näher gekannt, werden ihm ein ehrendes und freundliches Andenken bewahren.

Literatur.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten:

Architektur-Konkurrenzen. Herausgegeben von *Hermann Scheuermann*, Architekt. Heft I. A. Konzert- und Gesellschaftshaus für Königshausberg i. Pr. B. Sparkassen- und Postgebäude für Kufstein. Heft 2/3 Kur-salon und Heilbad für Teplitz-Schönau. Heft 4. A. Hallenschwimmbad für Iserlohn. B. Realschulgebäude für Eisleben. Berlin 1906. Verlag von Ernst Wasmuth, A. G. Im Abonnement jährlich 12 Hefte 15 M. Einzelne Hefte kosten M. 1,80.

Die Elektrizität, ihre Erzeugung, ihre Gesetze, ihr Nutzen und die Gefahren elektrischer Anlagen. Von *Rudolf Fried*, Assistent im bayerischen Landes-Feuerwehr-Bureau. II. vermehrte und ergänzte Auflage. München. 1906. Verlag von Ph. L. Jung. Preis 1 Stück M. 0,70, bei 10 Stück M. 0,60, bei 25 Stück M. 0,50.

Zur Revision des Fabrikgesetzes. Kritik des Entwurfs des Eidgenössischen Fabrikinspektorats und Gegenentwurf der Zürcher Handelskammer. Heft III der wirtschaftlichen Publikationen der Zürcher Handelskammer. Zürich 1906. Verlag von Arnold Bopp. Preis Fr. 3,50.

Jahrbuch der österreichischen Bau-Industrie und Industrie der Steine und Erden. Herausgegeben von *Rudolf Hanel*, Jahrgang 1906. Wien 1906. Verlag von Alfred Hölder, K. und K. Hof- und Universitäts-Buchhändler. Preis K. 3,50.

Die Warmwasser-Versorgung ganzer Häuser und einzelner Stockwerke durch selbsttätige Erhitzer mit Gasfeuerung. Von *Franz Schäfer*, Ingenieur in Dessau. Mit 4 Abbildungen. München und Berlin. 1906. Verlag von R. Oldenbourg. Preis M. 0,50.

Zentralblatt für Eisenhüttenwesen. Herausgegeben von Dr. *Fritz Bennigson*. I. Jahrgang. Berlin 1906. Verlag: Berliner Union Verlagsgesellschaft m. b. H. Abonnementspreis jährlich 24 M.

Grundzüge für die statische Berechnung der Beton- und Eisenbetonbauten. Von *M. Köhnen*, Berlin. III. durchgesehene und erweiterte Auflage. Berlin 1906. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis M. 1,50.

Redaktion: A. JEGHER, DR. C. H. BAER.

Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Sonntag den 30. September machten die Sektionen Freiburg und Bern des schweizer. Ingenieur- und Architekten-Vereins einen gemeinsamen Ausflug per Break. Etwa 30 Mitglieder von Bern und 20 Mitglieder von Freiburg vereinigten ihre Wagenkolonnen in Tafers, um im mehr oder minder dichten Nebel das am 31. Mai 1906 zum grossen Teil abgebrannte freiburgische Dorf Plaffeyen zu erreichen, an dessen Wiederaufbau gegenwärtig gearbeitet wird. Noch stehen die Trümmer vieler Häuser da und bieten ein Bild der Verwüstung. Der Kirchturm wurde erst in der letzten Woche September gesprengt, da seine Mauern die nötige Sicherheit zum Wiederaufbau nicht mehr boten. Auf dem Kirchhof sieht man noch die halbverkohnten marmorierten hölzernen «Grabsteine». Mitten aus den Trümmern erheben sich scheinbar regellos einige neue Häuser, teils erst im Rohbau fertig, teils bereits bezogen, andere wieder kaum begonnen. Aus den Ausführungen des Herrn Kantonsingenieur *Gremaud* und aus dem in der Barackenwirtschaft angeschlagenen Situationsplan ging hervor, dass mit Hilfe des Staates das neue Plaffeyen in eine Anzahl mehr oder weniger regelmässige Rechtecke «à la Mannheim» eingeteilt wird und dass die Gebäude den Charakter einfacher Vorstadthäuser mit verputztem Bruchsteinmauerwerk, sandsteinernen Fenster- und Türgewänden und Ziegeldächern erhalten werden. Glücklicherweise sind noch einige heimelige alte Holzhäuser stehen geblieben, die spätern Zeiten ein Bild geben können, wie malerisch das alte Plaffeyen ausgesehen hat.

Von Plaffeyen gings wieder einige Kilometer zurück und dann tief an die Sense hinunter, dem Kanton Bern zu, nach *Guggersbach*. Hier vermittelte bis jetzt eine *alte gedeckte Holzbrücke* den Verkehr über die Sense, die vom malerischen Standpunkt aus nichts zu wünschen übrig lässt. Das Bauwerk, das die Jahrzahl 1780 trägt, hat zwei Joche mit einem Sandsteinpfeiler in der Mitte der Sense. Das rechte Joch hat 18, das linke 25 m Spannweite. Beide Joche bilden zusammen einen sensenaufwärts gerichteten stumpfen Winkel und auch die Brückenbahn weicht wohltuend von der langweiligen geraden Horizontalen ab. Leider ist die Brücke so eng, dass ein ordentliches modernes Fuhrwerk nur mit Mühe durchkommt, trotzdem im Innern flussabwärts alle Büge weggesägt sind. Auch die grössere linksufrige Oeffnung musste verschiedentlich unterstützt werden, sodass

das Bauwerk einem grösseren Anprall hochgehender Wasser kaum mehr stand halten würde. Nach langen Verhandlungen vereinigten sich nun die Gemeinden und die Kantone Freiburg und Bern, um eine, dem modernen Verkehr entsprechende neue Brücke, etwa 100 m oberhalb der alten Brücke zu bauen. Diese wird vom Kanton Bern erstellt, nachdem seitens des Kantons Freiburg ein Pauschalbeitrag von 28 000 Fr. zugesichert wurde.

Diese neue Brücke wird nach den Plänen des Herrn Ingenieur Jaeger teils in Stampfbeton, teils in Eisenbeton unter der Leitung des Herrn Architekt Schott von der Firma Gribi, Hasler & Cie. in Burgdorf ausgeführt und dürfte für die Schweiz eines der bemerkenswertesten Bauwerke dieser Art sein.

Ein grosser 4 m breiter Stichbogen von 51 m Spannweite, also 6 m mehr als der grosse Bogen der Nydeckbrücke und 18 m Pfeilhöhe, welcher an den beiden Auflagern 1,60 m und in der Mitte 1,10 m dick ist, verbindet die beiden felsigen Flussufer. Auf diesen Bogen sind 8 Pfeiler aus Eisenbeton aufgesetzt, welche unter sich und mit den Widerlagern durch zehn elegante ebenfalls aus Eisenbeton bestehenden Korbbogen verbunden sind. Ueber diesem Bogen liegt die 5,56 m breite und nur etwa 17 cm dicke Brückenbahn aus Eisenbeton, welche konsolenartig links und rechts je 78 cm über den 4 m breiten Unterbau hinausragt. Die Konstruktion war, trotzdem erst vor sechs Wochen mit dem Betonieren begonnen wurde, bereits so weit fertig, dass auf dem rechten Ufer noch die Eiseneinlagen in dem kleinen Bogen besichtigt werden konnten, während auf dem linken Ufer alles beinahe fertig war. Wenn, wie in Aussicht gestellt wurde, bei günstiger Witterung die Arbeiten in 14 Tagen beendet sind, so wird die Brücke ohne Gerüstung nur acht Wochen Bauzeit beansprucht haben. Gewiss auch eine Leistung, die sich sehen lässt, die aber andererseits auch davon ein Bild gibt, was bei günstigen Bedingungen mit Beton und Eisenbeton geleistet werden kann. Der Kies und der Sand wurden an Ort und Stelle dem Bett der Sense entnommen. Für den grossen Bogen wurden für den Kubikmeter Beton 250 kg und für den Eisenbeton 300 kg Zement verwendet. Nach der Besichtigung der Brücke wusste die Firma Gribi, Hasler & Cie. das Angenehme mit dem Nützlichen zu verbinden, indem sie den Exkursionsteilnehmern ein opulentes Znüni darbot, während Herr Architekt Schott die Pläne und den Gang der Arbeiten erklärte. Wenn nun auch die neue Brücke gewiss nicht so malerisch ist als die alte, so kann doch gesagt werden, dass sie in ihrer Art ein schönes Bauwerk darstellt, das ganz gut zu der felsigen Umgebung passt, ein Bauwerk, das allen daran Beteiligten zur Freude und Ehre gereichen wird.

Nun gings teils zu Fuss, teils zu Wagen hinauf nach Guggisberg, allwo im gastlichen Sternen das Mittagessen eingenommen wurde und der gemütliche Teil der Exkursion unter Rede, Gegenrede und Gesang seine Blüten entfaltete, sodass es sogar die Sonne hinter dem Nebel nicht länger aushielt. Nur zu rasch schlug die Stunde des Aufbruchs und nachdem allerseits vom Vreneli gebührend Abschied genommen worden war, gings beim

prächtigsten Wetter in genussreicher Fahrt wieder hinunter gegen Schwarzenburg und dann der Schwarzwasserbrücke zu.

Hier wurde die neue Brücke der Schwarzenburgbahn, deren Eisenkonstruktion nun vollendet ist, besichtigt, nachdem die Berner Sektion im Frühling Gelegenheit hatte, die Brücke im Bau zu sehen. Auch hier steht Altes und Neues dicht nebeneinander. Zwei gewaltige Brücken in Eisenkonstruktion; die alte in einem einzigen Bogen von 115 m Spannweite, die neue mit zwei Eisenpfeilern, einer mittlern Oeffnung mit einer Spannweite von 76 m und zwei seitlichen von je 46 m Spannweite. Zwei total verschiedene Konstruktionssysteme, sowohl was den Bau als was das Aussehen anbelangt, sind an dieser Stelle innert 25 Jahren dicht nebeneinander gebaut worden. Zum Glück für die Gegend haben nur die wenigsten Besucher der Gegend Gelegenheit, die beiden Brücken so von der Seite zu sehen, dass die äussere Disharmonie der Formen zur Geltung kommen könnte; aber auch die Schönheiten, die jede der beiden Brücken an und für sich hat, werden von den wenigsten Passanten mehr bemerkt werden, sobald einmal die Bahn eröffnet ist. Ihnen wird nur die gerade, horizontale Strecke auffallen, die allerdings mit dem übrigen Teil der Bern-Schwarzenburgbahn mit seinen malerischen Biegungen und Gefällen nicht ganz harmoniert.

Nach einem von der Direktion der Bern-Schwarzenburgbahn offerierten Abendschoppen gings wieder vorwärts nach Thörishaus, wo wir von unsern Freiburger Kollegen Abschied nahmen. Bald waren wir in Bern mit dem Bewusstsein, einen Tag verlebt zu haben, welcher reich war an Genüssen der verschiedensten Gattung.

O. W.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht für eine schweiz. Maschinenfabrik ein tüchtiger, akademisch gebildeter Maschineningenieur, speziell vertraut mit Projektierung und Verlegung von Rohrleitungen für Turbinenanlagen. Derselbe sollte theoretisch und praktisch gute Erfahrung im Kesselschmiedefache besitzen und befähigt sein, Montagen und Bauarbeiten zu leiten und zu überwachen. Dauernde Anstellung. Reflektanten, welche sich über bereits besorgte Bauleitungen ausweisen können, erhalten den Vorzug. Eingabe von Referenzen und Gehaltsansprüchen erforderlich. (1458)

On cherche pour des levés tachéométriques en Valais un ou deux ingénieurs, bons dessinateurs, sortant du Polytechnikum. Entrée de suite. (1462)

Gesucht nach St. Angelos, Californien, U. S. A., ein jüngerer diplomierter Bauingenieur. Etwas Bau- und Bureaupraxis erforderlich. Referenzen und Zeugnisse einzusenden. (1463)

Gesucht zwei jüngere Ingenieure für Bauten im Wallis, Aufnahmen, Detailprojektierung und Ausführung einer grösseren Wasserkraftanlage. (1465)

Auskunft erteilt:

Das Bureau der G. e. P.
Rämistrasse 28. Zürich I.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
7. Oktober	Präsident Robmann, z. Sternen	Fällanden (Zürich)	Erstellung des Transformatorengebäudes, des primären und sekundären Leitungsnetzes des Dorfes Fällanden sowie von 11 Strassenlaternen.
8. »	P. Leist-Wettler, Architekt	Schönenwerd (Soloth.)	Erd-, Maurer- und Zimmerarbeiten zu einem Neubau in Schönenwerd.
8. »	Hochbauinspektor	Liestal (Baselland)	Schreiner- und Glaserarbeiten für einen Landjägerposten und für die Bezirksschule.
8. »	Bahnhofvorstand der S. B. B.	St. Margrethen (St. Gallen)	Ausführung von Auffüllungen (12 000 m ³) auf der Nordseite des Bahnhofs St. Margrethen und Lieferung von geworfenem Kies (1800 m ³) für Geleisanlagen.
10. »	Hochbaubureau II	Basel	Schreinerarbeiten (äussere und innere Fenster) zum Umbau des Verwaltungsgebäudes.
10. »	Baubureau, Gemeindehaus	St. Fiden (St. Gallen)	Erstellung von zwei Kanälen, einem Trottoir und einem Durchlasse in Tablat.
12. »	Baukanzlei	St. Gallen, Burggraben 2	Erstellung von Kanälen in der Kugelgasse und Spitalgasse, Baulänge etwa 275 m, in der Schreinerstrasse und Kanzleigasse, Baulänge etwa 300 m.
12. »	Hardmeier, Lehrer	Dällikon (Zürich)	Zinnenanbau am Schulhaus sowie Erstellung eines Waschhauses.
12. »	Eugen Schlatter, Architekt	St. Gallen	Gips-, Dachdecker-, Spengler- und Glaserarbeiten, sowie Blitzableiteranlage zum Schulhaus-Neubau Gerhalde.
13. »	Hochbaubureau II	Basel	Glaslieferung zum Umbau des Verwaltungsgebäudes.
14. »	A. Hardegger, Architekt	St. Gallen	Maurer-, Steinhauer- u. Zimmerarbeiten für das Pfarr- u. Messnerhaus der St. Othmarskirche.
14. »	Städt. Bauverwaltung	Schaffhausen	Herstellung von eisernen Geländern längs der neu korrigierten obern Buchtalerstrasse und der Hochstrasse.
15. »	Korporationskanzlei	Altdorf (Uri)	Erstellung eines Stalles in Ruosalp.
15. »	Bahningenieur der S. B. B.	Luzern, Zentralstrasse	Aenderung der Brünigbahnlinie am Steinlaubach bei Lungern.
15. »	Kant. Baudepartement	Luzern	Erstellung der Strasse Ebikon-Buchrain-Inwil.
15. »	Verwaltungsgeb. der S. B. B.	Bern (gr. Schanze)	Verschiedene Schlosserarbeiten für das neue Dienstgebäude im Bahnhof Bern.
16. »	Joh. Christen, Gemeindeprärs.	Rumendingen (Bern)	Sämtliche Arbeiten und Lieferungen zur Anlage der Wasserversorgung in Rumendingen.
20. »	G. Winiger, Gemeindeammann	Jona (St. Gallen)	Korrektionsarbeiten an der Jona und Erstellung einer Brücke in Eisen (11 t) oder in armiertem Beton.
22. »	Bahningenieur I der S. B. B.	Bern, Verwaltungsgeb.	Erd-, Maurer- und Chausseearbeiten zur Erweiterung der Station Zäziwil.
23. »	Bahning. der Thunerseebahn	Bern, Bogenschützstr.	Herstellung der Aufnahmegebäude der Stationen Einigen, Faulensee und Därligen.
31. »	Strassenbahndirektion	Zürich	Vergrösserung der Wagenremise der städtischen Strassenbahn an der Seefeldstrasse.
3. Novbr.	Kantonales Baudepartement	Basel	Projektierung und Ausführung der Zentralheizungs- und Lüftungsanlage zum Neubau des Knabensekundarschulhauses an der Inselstrasse in Basel.