

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 37/38 (1901)  
**Heft:** 14

## 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:** 15.03.2025

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

plus tranquille, plus monumental. — Cette architecture cependant est loin d'être incriticquable, elle manque de proportions et d'harmonie et demande à être encore sérieusement étudiée. — Le motif central ne marque pas suffisamment l'axe principal et l'entrée de l'édifice; celle-ci manque d'ampleur et a été traitée avec une grande surcharge d'ornements conçus dans un style trop recherché. — Le Perron est étriqué et d'une disposition inadmissible dans un monument public. — La décoration joue partout un rôle prédominant au détriment des lignes et des proportions de l'architecture. — Beaucoup de motifs demanderaient à être simplifiés ou même supprimés pour laisser plus d'importance et de tranquillité au nu des murs. Citons, entr'autres, les guirlandes de feuillages et fruits au-dessus des fenêtres cintrées, qui n'ont que faire dans un musée, les niches et les meurtrières flanquant l'entrée et dont on pourrait avantageusement se passer.

La toiture à la Mansard du corps principal est lourde et d'un aspect monotone; ce genre de toiture est peu motivé, le comble n'étant pas accessible. Une toiture plus simple et mieux dans le caractère local améliorerait certainement le projet. — Le socle des avant-corps des faces latérales, formé d'un mur monté en porte-à-faux, est pénible à voir et tout à fait inadmissible au point de vue de la solidité apparente. Il demande à être remplacé par un motif d'encorbellement approprié, ou par un socle vertical avec emprise sur les trottoirs. — Les façades latérales et postérieures sont simples et d'un bon caractère, sans prétentions, et n'entraînant pas à des dépenses exagérées.

Les défauts de l'architecture, signalés ci-dessus, sont tous facilement corrigibles, et il n'est pas douteux qu'une nouvelle étude consciencieusement exécutée ne puisse aboutir à une solution tout à fait satisfaisante, mieux appropriée au caractère de l'édifice et de l'emplacement.

Das Preisgericht schliesst sein Gutachten mit der Betrachtung, dass von demjenigen, der zur Ausführung des Werkes bestimmt sei, ohne Zweifel noch erhebliche Abänderungen an dem bezügl. Entwürfe vorgenommen werden müssen. Aber die Grundlage sei vorhanden und auf dieser lasse sich ein Bau aufführen, der auf der Höhe der zu bringenden Geldopfer stehe und der Stadt Genf Ehre machen werde.

Das preisgerichtliche Gutachten macht den Eindruck einer gründlich durchgeführten Arbeit, namentlich dessen zweiter Teil, der von Arch. C. Melley verfasst ist. Es ist vom 12. Juli d. J. datiert und Herr Melley trägt also jedenfalls keine Schuld daran, dass das Gutachten weitere 10 Wochen unter Schloss und Riegel gehalten wurde und erst vor wenigen Tagen das Licht der Öffentlichkeit erblickt hat.

### Miscellanea.

**Berliner Hoch- und Untergrundbahn.<sup>1)</sup>** Am 10. September fand auf der Strecke zwischen den Bahnhöfen Hallesches Thor und Möckernbrücke die erste Probefahrt mit einem vollbesetzten Zuge von drei Wagen statt. Dieselbe bezweckte namentlich die Prüfung der maschinellen und elektrischen Einrichtungen und verlief vollkommen befriedigend. Die höchst erreichte Geschwindigkeit betrug 43 km pro Stunde, wobei in den Wagen keinerlei Erschütterungen verspürt wurden. Weder im Gange der Motoren, die je nach der Fahrtrichtung abwechselnd in Thätigkeit kamen, noch bei der Stromleitung, die durch eine dritte Schiene und seitlich angeordnete Gleitschuhe erfolgt, kamen irgendwelche Unregelmässigkeiten vor. Auch die Steigung von 1:38 wurde von dem Probezuge anstandslos überwunden. — Auf den übrigen Strecken hofft man die Bauarbeiten in der Weise zu fördern, dass der regelmässige Betrieb schon im Dezember d. J. eröffnet werden könne.

**Der Schweizerische Elektrotechnische Verein** hält am Sonntag, 6. Oktober in Montreux seine diesjährige Generalversammlung ab. Aus der überreichen Traktandenliste seien erwähnt: Ein Vortrag von Prof. Dr. Wyssling betreffend das schweiz. Gesetz über elektrische Anlagen, ein Bericht von Dr. Denzler betreffend die schweiz. Eichstätte und die Maschineneinheiten; ein Antrag von Ing. Chavannes betreffs Organisation einer Sektion «Tramways»; zwei Anträge von Ing. Tissot: über Oeffnung neuer Absatzgebiete für die elektrotechnische Industrie und über Entwicklung des elektrischen Betriebes auf Normalbahnen. — Am gleichen Orte tagt am 5. Oktober der «Verband schweizerischer Elektrizitätswerke». Zur gemeinsamen Besichtigung sind in Aussicht genommen das Werk Taulan und die Elektrischen Bahnen nach Aigle und Leysin.

**Die Intern. Vereinigung für gewerbl. Rechtsschutz** hat ihre diesjährige Generalversammlung auf Mittwoch den 6. November 1901 nach Lyon einberufen. Anmeldungen zur Beteiligung sind an den Generalsekretär der Vereinigung Dr. Albert Osterrith in Berlin zu richten.

<sup>1)</sup> Bd. XXXII S. 129 und 138, Bd. XXXVIII S. 85 und 120.

### Litteratur.

Eingegangene litterarische Neuigkeiten, Besprechung vorbehalten:

**Special-Berichte der Direktion der Jura-Simplon-Bahn an das schweiz. Eisenbahndepartement über den Bau des Simplon-Tunnels.** I. Teil: *Die Bestimmung der Richtung, der Länge und der Höhenverhältnisse.* Bearbeitet von M. Rosenmund, Ingenieur des eidgen. topographischen Bureau. Bern 1901. Verlag des eidg. topographischen Bureau. Preis 7 Fr.

**Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.** Vom 10. Oktober 1901 an gültiger Text, zusammengestellt vom Central-Amt in Bern in Vollziehung eines Beschlusses der Pariser Revisions-Konferenz. Bern 1901. Verlag des Central-Amtes für internationalen Eisenbahntransport.

**Vorlesungen über technische Mechanik,** von Dr. August Föppl, Professor an der technischen Hochschule in München. IV. Band: *Dynamik.* Mit 69 Figuren im Text. Zweite Auflage. Leipzig 1901. Verlag von B. G. Teubner. Preis 12 M.

**Doppelte Buchführung für das Bauwesen** für den Selbstunterricht. Von Hermann Gölze. Würzburg 1900. Selbstverlag des Verfassers.

### Nekrologie.

† **D. Wirth-Sand.** Zu St. Gallen ist am 3. Oktober d. J. im Alter von 86 Jahren Wirth-Sand, Präsident des Verwaltungsrates der Vereinigten Schweizerbahnen, gestorben. Mit ihm verschwindet aus dem öffentlichen Leben eine Gestalt, der an zäher Ausdauer und an markigem Wesen in unserem Lande wenige gleichgestellt werden können. Er war der Gründer der Vereinigten Schweizerbahnen und ist bis zu seinem Tode deren Seele geblieben, seine kräftige Hand hat das Unternehmen durch zahllose Klippen gesteuert, bis es auf den gegenwärtigen gedeihlichen Stand gebracht war.

Wirth-Sand war im Jahre 1815 in seiner Vaterstadt St. Gallen geboren, an deren Schulen er sich zum Kaufmannsstande ausbildete. Nach einem längeren Aufenthalte in Italien und im Oriente trat er, in die Heimat zurückgekehrt, als Teilhaber in das Handelshaus Gebrüder Gonzenbach in St. Gallen ein. Es war die Zeit, in der die ersten Linien des schweizerischen Eisenbahnnetzes entstanden, und wir sehen Wirth-Sand bereits im Jahre 1856 an der Spitze des Komitees zur Gründung der ersten Teilstrecke der Vereinigten Schweizerbahnen. Seiner Energie und Geschicklichkeit gelang es, trotz der grossen finanziellen Schwierigkeiten und der in mancher Hinsicht neuen technischen Probleme, die zu lösen waren, den Bau zu sichern und dem Unternehmen auch die zu seiner Durchführung befähigten, hervorragenden technischen Kräfte zu gewinnen. Nicht minder verdienstlich als diese kräftige Initiative, ist aber dann auch seine weise Zurückhaltung gewesen, die nach langen Jahren mühevollen Kampfes endlich zur Konsolidierung der Gesellschaft geführt hat. Es war dabei für ihn unvermeidlich, denjenigen Elementen, welche auf ein rascheres Fortschreiten, auf eine Ausdehnung des Netzes und namentlich auf kräftigeres Eintreten für eine ostschweizerische Alpenbahn drängten, entgegenzutreten und seine Popularität dabei einzusetzen. Wirth-Sand konnte sich aber des seltenen Glückes erfreuen, sein Wirken schliesslich allseitig, auch von seinen früheren, oft heftigen Gegnern anerkannt zu sehen. Seine engere Heimat, der er auch auf politischem Felde ganz hervorragende Dienste geleistet hat, sowie die an dem Gedeihen der Vereinigten Schweizerbahnen beteiligten Landesgegenden und nicht minder die Eisenbahn-Techniker werden ihm in der Geschichte des schweizerischen Eisenbahnwesens dankbar den hervorragenden Platz einräumen, der ihm gebührt.

Redaktion: A. WALDNER, A. JEGHER.  
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

### Vereinsnachrichten.

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

#### Stellenvermittlung.

*Gesucht* ein jüngerer *Ingenieur* für Betonbau und statische Berechnungen. (1295)

*Gesucht* ein *Betriebsleiter* für eine Strassenbahn in Spanien, welche für elektrischen Betrieb umgebaut wird. (1297)

*Gesucht* ein erfahrener *Maschineningenieur* zur Leitung eines Maschinengeschäftes in Italien. Vertragsstelle. Kenntnis der italienischen Sprache nötig. (1298)

Auskunft erteilt

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