

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 59/60 (1912)  
**Heft:** 24

## Sonstiges

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### 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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### 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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 19.02.2026

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

## Elektrifizierung der Schweiz. Bundesbahnen.

Eine Einsendung „aus dem Leserkreis“ des „Bund“, die sich mit der Besetzung der *Oberingenieurstelle für elektrische Zugförderung* bei der Generaldirektion der S.B.B. befasst und anscheinend von über die Verhältnisse wohl unterrichteter Seite stammt, kommt nach kurzem, summarischem Hinweis auf die aussergewöhnliche Bedeutung und den grossen Umfang der Aufgabe, vor die sich die S.B.B. gestellt sehen, zu folgendem Schlusse:

„Die neue Dienstabteilung eines Oberingenieurs nebst Stellvertreter für *elektrische Zugförderung* war schon im Besoldungsgesetz von 1910 vorgesehen und kam am 17. April d. J. zur Ausschreibung mit Termin bis zum 4. Mai, nachher verlängert bis 18. Mai. Eine Wahl ist bisher nicht erfolgt, wohl aber verlautet, es stehe die Kombination in Frage, das Bureau für elektrischen Betrieb der Dienstabteilung des Obermaschineningenieurs anzugliedern, in der Meinung, dass der eine seiner Adjunkten derselben vorgesetzt werde, unter Beziehung eines Beamten der Obertelegraphen-Inspektion für den elektrischen Teil. Böte eine solche Besetzung des für die Elektrifizierung unserer Bahnen so überaus wichtigen und besonders zu schaffenden Postens genügend Gewähr für beförderliche Entwicklung? — Diese Frage bedarf unseres Erachtens noch ernsterer Prüfung.“

Wer die mit unabwieslicher Notwendigkeit, wenn auch nur langsam sich bahnbrechende Erkenntnis der Notwendigkeit für die S.B.B., an ihre Elektrifizierung heranzutreten, verfolgt hat, wer die ersten Schritte verzeichnet hat, die das eidg. Eisenbahndepartement bzw. die Gotthardbahn durch Erwerbung mehrfacher Wasserkraftkonzessionen am Gotthard bereits vor mehreren Jahren getan haben, wer den Phasen der mit grosser Gründlichkeit durchgeführten Vorarbeiten der „Studienkommission für Elektrifizierung der schweiz. Eisenbahnen“ gefolgt ist, der hat erleichtert aufgeatmet, als er endlich im April bzw. Mai d. J. die Ausschreibung las für einen „Oberingenieur für elektrische Zugförderung“ mit „längerer praktischer Betätigung auf dem Gebiete der elektrischen Zugförderung“ in der Rangklasse des Obermaschineningenieurs der S.B.B. Allgemein freuten sich die technischen Kreise, dass es endlich frisch voran gehen solle.

Wenn der Einsender im „Bund“ aber richtig berichtet ist, so war die Freude verfrüht und würde *Alles beim Alten bleiben!*?

Wir können nicht unterlassen, bei diesem Anlass auf eine Episode aus der Zeit der ersten Organisation der S.B.B. hinzuweisen. Als die Verteilung der Departemente in der Generaldirektion bekannt wurde, war die Enttäuschung in maschinentechnischen Kreisen allgemein und eine vom Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein, vom Verein schweiz. Maschinindustrieller und von der Gesellschaft ehem. Studierender der Eidg. Technischen Hochschule nach Zürich einberufene Versammlung gab am 25. November 1900 auf der „Meise“ diesem Gefühl lebhaften Ausdruck.<sup>1)</sup> Sie beschloss nach einem einleitenden Referat von V.S.B.-Direktor O. Sand und gründlichen Voten von Oberst P. E. Huber, Direktor H. Hall, Stadtpräsident H. Pestalozzi, Gotthardbahndirektor H. Dietler, Nat.-Rat C. Zschokke, Ingenieur E. Blum und Reg.-Rat K. Bleuler einstimmig, zu verlangen, dass „in Anbetracht der hervorragenden Bedeutung des Maschinen- und Werkstattendienstes dafür bei der Generaldirektion ein besonderes Departement unter Leitung eines Maschineningenieurs geschaffen werde.“

Die von Ing. R. Abt, Dir. H. Dietler, Stadtbaumeister A. Geiser, Dir. H. Hall, Oberst P. E. Huber, Dir. O. Sand und Oberst H. Sulzer-Steiner dem Herrn Bundesrat Zemp persönlich überreichte und mündlich begründete Eingabe fand aber bei ihm und bei seinem Berater damals keine Gnade.

Heute nun ist das schon damals empfundene Bedürfnis in noch erhöhtem Masse vorhanden; handelt es sich doch darum, der Generaldirektion der S.B.B. ein *ganz neues* Gebiet anzugliedern, das infolge seiner Neuheit und Eigenart zu seiner Beherrschung unbedingt der *ganzen* Tätigkeit eines darin erfahrenen und gewieften Spezialisten bedarf. Solche besitzen wir zum Glück in der Schweiz, wenn sie sich selbstverständlich auch nicht im Dienste der S.B.B. dazu ausbilden könnten, und es ist mit Sicherheit anzunehmen, dass die erfolgte Ausschreibung oder, wenn nötig, wiederholte Schritte der Generaldirektion dazu führen werden, ihr die Mitarbeit einer

eigentlichen Kraft ersten Ranges zu sichern. Ein Vorgehen aber, wie es oben zitierte Einsendung andeutet, wäre in direktem Widerspruch zu der von den Maschinentechnikern des Landes geäusserten Auffassung — es müsste bei diesen und auch im Publikum den Eindruck hervorbringen, als sollte die ernsthafte Anhandnahme der Elektrifizierung weiter hinausgezogen werden.

## Miscellanea.

**Amerikanische Gleichstrombahnen.** In der Wiener Zeitschrift „Elektrotechnik und Maschinenbau“ nimmt O. C. Roedder in einem „Die Wahl des Stromsystems für elektrische Bahnen“ beittelten Aufsatze Stellung gegen die Wahl von Einphasenstrom für die Elektrifizierung der Berliner Stadt- und Ringbahn<sup>1)</sup>. Nach seiner Auffassung würde für diese Elektrifizierung das Gleichstromsystem bei weitem vorzuziehen sein. In der Beweisführung für seine Auffassung weist er namentlich darauf hin, dass seit Beginn 1909 in Amerika 14 Bahnen mit 1128 km Streckenlänge für hochgespannten Gleichstrom (einheitlich 1200 Volt, ausgenommen 1500 Volt für die 200 km der „Piedmont and Northern Ry.“ und 2400 Volt für die 120 km der „Butte, Anaconda and Pacific Ry.“), sowie 20 Bahnen mit 1234 km für niedrig gespannten Gleichstrom (600 bis 750 Volt) gebaut wurden, während unterdessen einschliesslich des Hoosac-Tunnels und der projektierten Ausdehnung des elektrischen Betriebes der „New York, New Haven and Hartford Rd.“ nur 322 km Einphasenbahnen neu ausgerüstet wurden. Von besonderer Bedeutung erscheint O. C. Roedder der Umstand, dass sich 1909 die Pennsylvania-Bahn für die Elektrifikation der Stadtstrecken von New York zu Gleichstrom von 600 Volt entschloss und in der Folge die Doppellocomotiven von 4000 PS mit Einzelmotoren von je 2000 PS schuf.

Zu den Ausführungen Roedders ist nun zu bemerken, dass die geringen Erfolge, die die Amerikaner mit dem Einphasenstrom erzielten, dadurch begründet sind, dass es ihnen völlig versagt war, für grössere Leistungen taugliche Einphasenmotoren zu schaffen. Noch heute sind in Amerika die aus dem Jahre 1905 stammenden Einphasenmotoren von 250 PS der „New York, New Haven and Hartford Rd.“ die grössten Einphasenmotoren amerikanischer Provenienz, während man in Europa unterdessen von den 250 PS Motoren von Seebach-Wettingen rasch zu den Motoren von 1250 PS, bzw. 1500 PS der Lötschbergbahn, bzw. der Linie Dessau-Bitterfeld gelangte. Man versteht daher sehr wohl, warum einerseits die Pennsylvania Rd. für den Lokomotivbetrieb der Stadtstrecken von New York den Entschluss für Einphasenstrom nicht wagen mochte, während anderseits die preussische Staatsbahn auf Grund ihrer eigenen Erfahrung für den Lokomotivbetrieb auf der Berliner Stadt- und Ringbahn sehr wohl das wirtschaftlich günstigere Einphasensystem in Aussicht nehmen darf.

W. K.

**Ueber Wasserreinigung mit Baryumcarbonat** handelt eine von der Eidg. Technischen Hochschule genehmigte Doktorarbeit von H. Gohl, die der praktisch bedeutsamen Ergebnisse wegen ausnahmsweise hier kurz besprochen werden soll. Die Wasserreinigung mit Baryumcarbonat ist in die Technik der Reinigung von Kesselspeisewasser zur Entfernung von Gips und Magnesiumsulfat eingeführt worden. Neben sehr eingehenden Studien über das Reaktionsgleichgewicht und die Reaktionsgeschwindigkeit der für die Wasserreinigung mit Baryumcarbonat in Betracht fallenden chemischen Vorgänge hat Gohl mit der Unterstützung der Firma *Gebrüder Sulzer* an deren Versuchsanlage für Kesselspeisewasserreinigung in Winterthur praktische Versuche in grossem Maßstab durchgeführt. Da die Sulzer'sche Anlage für das Soda-Reinigungsverfahren nach dem Regenerativprinzip angelegt ist, das für sich allein bei Rohwasser mit wenig Erdalkalisulfaten gute Dienste leistet, wurde die Versuchseinrichtung der ursprünglichen Anlage möglichst angepasst. Es ergaben sich nun günstige Resultate, einerseits wenn bei vorwiegendem Vorhandensein von Calciumsalzen neben Baryumcarbonat zum Ausfällen des Sulfates dem Kesselwasser Soda, die sich selbst regeneriert, beigesetzt wurde, und anderseits wenn bei vorwiegendem Vorhandensein von Magnesiumsalzen das Magnesiumbicarbonat mit Kalk ausgefällt wurde. Um nicht erhebliche Ueberschüsse von dem teuren Baryumcarbonat einführen zu müssen, wurde Kohlensäure, die insbesondere bei Koksfeuerung den Rauchgasen der Feuerungsanlage (unmittelbar vor dem Economiser) entnommen werden konnte, mit gutem Erfolg

<sup>1)</sup> Vergleiche „Elektrischer Bahnbetrieb auf den preussischen Staatsbahnen“ Band LIX, Seite 273.

<sup>1)</sup> Siehe eingehende Berichterstattung in Band XXXVI, Seiten 214/216.

durch das Reinigungsgefäß durchgeleitet. Nebenbei wurde auch konstatiert, dass für das Umrühren der Reagenzien ein Luftstrom bessere Dienste leistete, als ein mechanisches Rührwerk. Aus seiner Arbeit glaubt der Verfasser den Schluss ziehen zu dürfen, dass bei Rohwasser mit sehr viel Erdalkalisulfaten die Reinigung mit Baryum-carbonat empfehlenswert sei.

**Eidg. Technische Hochschule.** Bei Behandlung des Geschäftsberichtes des eidg. Militärdepartements ist im Nationalrat auch über die nach Vorschrift der Militärorganisation vom 12. April 1907 seit dem letzten Wintersemester an der *Eidg. Technischen Hochschule* eingerichtete *Militärabteilung* gesprochen worden. Ueber den persönlichen Einschlag in den Aeußerungen einzelner Votanten gehen wir hinweg. Zu dem Sachlichen der Frage müssen wir unser Bedauern aussprechen, dass mit einer Kritik der neuen Einrichtung nicht zugewarnt werden konnte, bis wenigstens der erste auf drei Semester bemessene Kurs abgelaufen war, da man doch unmöglich die bei jeder Neueinführung sich ergebenden anfänglichen Schwierigkeiten zum Ausgangspunkt der kritischen Beurteilung einer Einrichtung machen darf. Solche Ungeduld des Mitgliedes des Nationalrates, das die Angelegenheit zur Diskussion brachte, ist um so weniger verständlich, als dasselbe seit langer Zeit selbst auch im Schweiz. Schulrat sitzt und seiner Zeit bei Beratung der Militärorganisation gegen die Zuweisung der Militärabteilung an die Technische Hochschule im Nationalrat keine Bedenken geäußert hat. Als Mitglied des Schulrates hätte ihm auch bekannt sein müssen, dass sowohl der Bundesrat wie auch der Schweizerische Schulrat ausdrücklich beschlossen haben, den dreisemestrigen Turnus ablaufen zu lassen, bevor allfällig sich als zweckmässig ergebende Änderungen an der neuen Einrichtung in Erwägung gezogen werden.

Dass ein Kurs, zu dessen Besuch Offiziere in dienstlicher Stellung kommandiert werden, militärisch geführt werden muss, ist wohl selbstverständlich. Die Regelung dieses Ausnahmeverhältnisses zu der sonstigen an der Hochschule eingeführten Ordnung kann, wie wir die leitenden Persönlichkeiten kennen, ruhig diesen überlassen werden. Dass dabei die Würde des Schulrates keine Einbuße erleide, dafür bürgt uns der Charakter des Schulratspräsidenten, der sich wohl für Schutzmassnahmen, die zu seinen Gunsten in den Eidg. Räten empfohlen werden sollten, bedanken müsst.

Der Chef des Militärdepartements, Bundesrat Hoffmann, hat übrigens im Rate in klarer Weise seine Ansicht ausgesprochen und die vorgebrachten Bedenken auf ihr richtiges Mass zurückgeführt.

Er hat ferner zum Schlusse die Erklärung abgegeben, dass, wie in diesem Jahr, vom Militärdepartement auch künftig bei Aufstellung des Jahres-Tableau für die Militärschulen auf die Studierenden der Eidg. Technischen Hochschule bezw. auf die an dieser eingerichteten Ferien besser Rücksicht genommen werden solle, als bisher. Damit kommt er einem lang gehegten Wunsche der Studierenden und jedenfalls auch der Hochschulleitung entgegen. Bisher hat mancher Studierende oft ein ganzes Jahr eingebüßt wegen der für ihn ungelegenen Zeit der Militärschulen und es war trotz vielfachen, jahrelangen Bemühungen nicht möglich, Abhilfe zu schaffen.

Was in den jüngsten Nationalratsdebatten gesagt wurde von Erschwerung des Militärdienstes durch die Schulbehörden, ist das genaue Gegenteil der Wirklichkeit. Seit jeher haben Abteilungsvorstände und Schulratspräsident den Urlaubsgesuchen Studierender zur Absolvierung von Militärdienst auf das Entgegenkommenstest entsprochen. Es wäre wohl (da der Chef des Departements des Innern, dem die Hochschule unterstellt ist, offenbar in der Sitzung nicht anwesend war) Sache der im Nationalrat sitzenden Herren Schulratsmitglieder gewesen, ihre Kollegen im Rat über ihre irrite Aufassung aufzuklären.

**Internationale Wasserwirtschafts-Konferenz.** In Verbindung mit dem „Wasserwirtschaftsverband der österreich. Industrie“ und dem „Verband bayrischer Wasserwerksbesitzer“ erlässt der „Schweizerische Wasserwirtschafts-Verband“ die Einladung zum Besuch einer öffentlichen internat. Wasserwirtschafts-Konferenz, die am Samstag und Sonntag den 13. und 14. Juli 1912 im Bürgerratssaal des Kasinos Bern zusammenentreten soll.

Den Hauptgegenstand der Verhandlungen bildet die Frage einer Versicherung gegen Hochwasserschäden. Es werden am 13. Juli von 4 Uhr nachmittags an sprechen: Dr. Hertz, Sekretär des Wasserwirtschafts-Verbandes der österr. Industrie, über „Die Frage einer Versicherung gegen Hochwasserschäden“ und Ingenieur A. Härry,

Sekretär des Schweizer. Wasserwirtschafts-Verbandes, über „Die Verhältnisse in der Schweiz bezüglich einer Versicherung gegen Hochwasserschäden“.

Am Sonntag den 14. Juli, 9 Uhr vormittags, schliessen sich an Vorträge von Professor Dr. M. Huber, Zürich, und von Professor Dr. W. Burkhardt, Bern, über „Fragen des internat. Wasserrechtes“.

Mit der Konferenz ist eine Ausstellung des Eidgen. Oberbauinspektors und der Eidgen. Landeshydrographie über ausgeführte Schutzbauten und über die hydrographischen Verhältnisse des Landes verbunden.

Zur Teilnahme an der Konferenz sind die Regierungen von Oesterreich und der angrenzenden deutschen Staaten, sowie der Schweiz. Bundesrat und die Kantonsregierungen eingeladen.

Programm nebst Anmeldungskarten sind erhältlich bei der *Geschäftsstelle des Schweiz. Wasserwirtschafts-Verbandes*, Zürich I, Paradeplatz 2.

**Die XCV. Jahresversammlung der Schweizer. Naturforschenden Gesellschaft** wird vom 8. bis 11. September d. J. in Altdorf abgehalten, wohin von der neugegründeten Sektion Uri eingeladen wird. Aus der Reihe von allgemeinen Vorträgen, die neben den geschäftlichen Verhandlungen auf der Tagesordnung stehen, nennen wir: Am 9. September jene von Prof. J. de Kowalski, Freiburg, über „Strahlung und Materie“; von Prof. Dr. Wiechert, Göttingen, über „Luftelektrische Forschungen und ihre Ergebnisse“; von Prof. G. Bertrand, Paris, über „La composition chimique élémentaire des êtres vivants“. Am 10. September finden die Sektionsitzungen statt. Am 11. September werden sprechen die Herren: Prof. Dr. P. Weiss, Zürich, über „Atomes et Molécules à la lumière de Recherches magnétiques récentes“; Dr. P. Arbenz, Zürich, über „Der Gebirgsbau der Zentral-Alpen“; Professor Dr. Chodat, Genf, (Gegenstand noch unbestimmt); Dr. Paul Sarasin, Basel, über „Der schweizerische Nationalpark“. Anmeldungen zu Vorträgen in den Sektionen sind bis spätestens Anfang Juli zu richten an Herrn Dr. P. Bonifatius Huber, Präsident des Jahresvorstandes, in Altdorf.

Das Programm sieht die üblichen gemeinsamen Mittagessen, kleine Ausflüge u. s. w. vor.

#### Hauenstein-Basistunnel, Monatsausweis Mai 1912.

	Tunnellänge 8135 m	Südseite	Nordseite	Total
Sohlenstollen: Fortschritt im Mai . . . . m	171,30	—	—	171,30
Mittlerer Tagesfortschritt . . . . m	6,34	—	—	6,34
Länge am 31. Mai . . . . m	487,40	—	—	487,40
In % der Tunnellänge . . . . %	6,0	—	—	6,0
Wassermenge am Portal . . . . l/min	10,0	—	—	—
Gesteinstemperatur vor Ort . . . . °C	14,2	—	—	—
Mittlerer Schichten-Aufwand pro Tag im Tunnel	207	—	—	207
Ausserhalb des Tunnels . . . . .	154	—	—	154
Auf offener Strecke . . . . .	27	103	130	—
Im Ganzen . . . . .	388	103	491	—

**Südseite.** Der Stollenvortrieb erfolgte mit zwei bis drei Bohrhämmern; bei der Stollenerhöhung und im Firststollen, sowie beim Vollausbruch, mit dem im Mai begonnen wurde, standen weitere vier bis zehn Bohrhämmer in Verwendung. Der Siollen lag an dauernd im Effingermergel.

**Brienzseebahn.** In Ergänzung unserer Ausführungen in letzter Nummer ist hinsichtlich der Tunnelprofil-Verbreiterung in den Kurven (Seite 311, linke Spalte) zu sagen, dass eine Verbreiterung nicht notwendig ist. Die maximale Ueberhöhung von 150 mm für Normalspur erfordert lediglich eine Einwärtsverschiebung der Tunnelachse um 150 mm von der Geleiseachse; der Seitenausschlag 20 m langer Normalbahnenwagen über das 3,15 m breite Umgrenzungsprofil der Fahrzeuge beträgt maximal 20 cm, findet also im Normalprofil (Abbildung 9, Seite 311) hinreichend Raum.

**Vom Hauenstein-Basistunnel.** Der Rest der Unterbauarbeiten für die neue Hauensteinlinie, die Strecke von Km. 21,400 bis 25,380 von Sissach bis über Gelterkinden hinaus<sup>1)</sup>, ist nunmehr zur Vergebung ausgeschrieben. Die Arbeiten umfassen rd. 235000 m<sup>3</sup> Erd- und Felsbewegung, rd. 15600 m<sup>3</sup> Beton, Mörtel- und Quadermauerwerk u. a. m. Das Los schliesst an das der A.-G. Berger vergebene Tunnelbaulos an.<sup>2)</sup>

**Elektrifizierung der Schweiz. Bundesbahnen.** Die Seite 328 vorliegender Nummer mit unserer Aeußerung zu der Nachricht des „Bund“ vom 10. Juni lief bereits durch die Maschine, als wir in den „Basler Nachrichten“ vom 13. Juni (I. Beilage zu Nr. 159) einen Artikel

<sup>1)</sup> Karte und Längenprofil Band LVIII Seite 238. <sup>2)</sup> Vergl. Band LIX Seite 38.

zum gleichen Gegenstand lasen, der die Meldung des „Bund“ bestätigt und auf den wir unsere Leser hinweisen. Wir behalten uns vor, auf den Gegenstand von aussergewöhnlicher Tragweite zurückzukommen.

**Weltausstellung Turin 1911.** Wie uns von der Schweizer. Zentralstelle für das Ausstellungswesen mitgeteilt wird, ist die Ausfertigung der Diplome für die vom Preisgericht zuerkannten Auszeichnungen (siehe Band LVIII Seite 221) nicht vor Oktober dieses Jahres zu erwarten.

### Konkurrenzen.

**Bürgerhaus Bern.** Die „A.-G. Bürgerhaus Bern“ hatte zur Erlangung von Entwürfen für ein an der Neuengasse 20/22 in Bern zu erstellendes „Bürgerhaus“ unter den in Bern niedergelassenen, selbständigen Architekten einen Wettbewerb eröffnet. Das Preisgericht wurde bestellt aus den Herren: Architekt *Davinet* in Bern, Architekt *H. Weideli* in Zürich, Architekt *Geiger* in Bern, Architekt *Hofmann* in Bern, Architekt *Daxelhofer* in Bern und Restaurateur *Fr. Lüthi* in Bern. Für die Prämierung waren 5000 Fr. zur Verfügung gestellt. Die preisgekrönten Entwürfe sollten Eigentum der A.-G. Bürgerhaus Bern werden, aber ohne Verpflichtung zur Ausführung. Im übrigen sollten die „Grundsätze“ des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins gelten.

Es wurden 22 Entwürfe eingereicht, zu deren Beurteilung das Preisgericht am 3. Juni zusammentrat. Ein I. Preis wurde nicht zuerkannt; dagegen folgende Auszeichnungen erteilt:

II. Preis (2000 Fr.) Entwurf „Zwei Erker“, Verfasser: *G. Schneider & H. Hindermann*, Architekten, in Bern.

III. Preis (1800 Fr.) Entwurf „Dr achtzäh May“, Verfasser: *Zeerleider & Bösiger*, Architekten, in Bern.

IV. Preis (1400 Fr.) Entwurf „Saure Wochen, frohe Feste“, Verfasser: *Rybi & Salchli*, Architekten, in Bern.

V. Preis (800 Fr.) Entwurf „Tempora mutantur“, Verfasser: *Werner Lehmann & Jean Jasselin*, Architekten, in Bern.

Die Ausstellung der 22 Entwürfe hat im Erdgeschoss des „Bund“-Gebäudes in Bern stattgefunden.

**Sekundarschulhaus Huttwil.** Die Schulhausbaukommission Huttwil hatte eine Ideenkonkurrenz für Pläne zu einem Sekundarschulhaus unter einigen Architekten, die sich zur Einreichung von Plänen angemeldet hatten, ausgeschrieben. Als Preisrichter amteten die Herren *Karl Indermühle*, Architekt B. S. A., und *Hans Klauser*, Architekt B. S. A., beide in Bern, sowie ein Mitglied der Baukommission. Zur Honorierung der drei besten Entwürfe waren dem Preisgericht 1000 Fr. zur Verfügung gestellt. Verlangt wurden: ein Lageplan 1:500, alle Grundrisse, Fassaden und Schnitte 1:200 mit Kostenberechnung. Die Kostensumme sollte 100000 Fr. nicht überschreiten.

Eingegangen waren 22 Entwürfe. Das Preisgericht hat am 5. Juni getagt und folgende Auszeichnungen zuerkannt:

Ein I. Preis wurde nicht erteilt.

II. Preis ex æquo (400 Fr.) Entwurf „Maienzeit“, Verfasser: *Ernst Ziegler*, Architekt, in Burgdorf.

II. Preis ex æquo (400 Fr.) Entwurf „Klaus“, Verfasser: *Paul Riesen*, Architekt, in Bern.

III. Preis (200 Fr.) Entwurf „Hofmattschulhaus“, Verfasser: *Gebr. Brändli*, Architekten, in Burgdorf.

Die Pläne sind vom 6. bis 16. Juni im Schulhause Huttwil öffentlich ausgestellt.

**Zürich, Schulhaus im Letten** (Band LIX Seite 84.) Von den zum Wettbewerb eingeladenen vier Architektenfirmen sind sieben Entwürfe eingereicht worden, darunter vier von Brüder Bräm. Das Preisgericht hat am 6. Juni getagt und ausser den nach Programm jedem Teilnehmer zum voraus zu entrichtenden 600 Fr. weitere Preise wie folgt erteilt:

I. Preis (1600 Fr.) den Architekten *Gebrüder Bräm* in Zürich für ihren in den ersten Rang gestellten Entwurf; die andern drei Entwürfe dieser Firma wurden in den zweiten, dritten und fünften Rang gestellt.

II. Preis ex æquo (1000 Fr.) an Architekt *Karl Hover* für sein in den vierten Rang gestelltes Projekt.

II. Preis ex æquo (1000 Fr.) an die Architekten *Kneil & Hässig* für ihren gleichfalls in den vierten Rang eingereichten Entwurf.

III. Preis (600 Fr.) an die Architekten *Bollert & Herter* für ihr Projekt, das in den sechsten Rang gestellt wurde.

Die Entwürfe sind vom Montag den 10. Juni bis und mit Sonntag den 16. Juni und zwar am letzten Tage von 10 bis 12 Uhr vormittags und von 2 bis 7 Uhr nachmittags in der Helmhaushalle in Zürich öffentlich ausgestellt.

**Konsumgenossenschaft Zollikofen und Umgebung.** Mit Einreichungstermin auf 25. Juni 1912 schrieb die Konsumgenossenschaft Zollikofen in den letzten Tagen des Mai eine „öffentliche Plankonkurrenz“ zur Erstellung eines Neubaues aus. Das uns vorliegende Programm enthält keine Angaben über Preisgericht und verstösst auch sonst gegen die „Grundsätze“ des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins, sodass erwartet werden muss, es werde sich kein Mitglied des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins an der Plankonkurrenz beteiligen.

**Landjägerposten in Reinach.** Im gleichen Range wie vorstehender „Wettbewerb“ steht eine „Konkurrenz“, die der Gemeinderat von Reinach für einen Landjägerposten mit Termin auf 30. Juni unter einer beschränkten Anzahl von Architekten eröffnet hat. Dem uns von einem Kollegen vorgelegten Programm entnehmen wir, dass „1. die eingehenden Planentwürfe werden einem tüchtigen unparteiischen Architekten zur Beurteilung übergeben, der in Verbindung mit dem Gemeinderat endgültig die Wahl trifft. Nach erfolgter Beurteilung werden die als „gut gelöst“ taxierten Projekte öffentlich ausgestellt; 2. die Arbeiten werden nicht honoriert, eventuell es wird nur dasjenige Projekt entschädigt, das zur Ausführung gelangt.“

Eine ähnliche „Konkurrenz“ ist von der Gemeinde Seengen, die „nicht im Falle war, für eingereichte Pläne Preise oder Entgelte auszurichten“, versucht worden.

Unser Gewährsmann und andere Kollegen haben selbstverständlich diese Ansinnen abgelehnt. Es ist aber nützlich, wenn von derartigen Versuchen *jeweils so rasch als möglich* öffentlich Mitteilung gemacht wird.

### Korrespondenz.

#### Zur Frage der dilettantenhaften Uebergriffe in technische Spezialgebiete.

Zur Korrespondenz, die unter diesem Titel in Nr. 19 (Seite 259) dieses Bandes erschienen ist und die an den Artikel über die Simmenkorrektion bei St. Stephan (Seite 135 lfd. Bandes) anknüpft, erhalten wir von den Herren R. Meyer und O. Leuenberger längere berichtigende Zuschriften zur Veröffentlichung. Wir glauben im Interesse sowohl der beiden Beteiligten wie auch unserer Leser zu handeln, wenn wir das Wesentliche dieser Zuschriften im Einverständnis der beiden Kollegen nur auszugsweise hier wiedergeben.

Herr R. Meyer, Ingenieur S. I. A., erklärt, er sei an der von ihm beschriebenen Simmenkorrektion lediglich als Bauleiter beteiligt gewesen. Die Annahme Leuenbergers, wonach die Flusskorrektion als solche nicht notwendig gewesen wäre, sei irrtümlich. Das Flussregime der Simme befand sich bei St. Stephan nicht im Gleichgewicht, insbesondere sei die Häusergruppe beim „Stöckli“ schon mehrfach durch Hochwasser bedroht gewesen, auch sei der obere Teil des Maulenberg-Mooses des öfters meterhoch mit Flussgeschiebe überführt worden. Im Anschluss an die Flusskorrektion habe das Projekt eine die entumpfende Wirkung ergänzende Drainage vorgesehen. Betreffend der Wirtschaftlichkeit des Baues sagt Herr Meyer, dass zur Beurteilung der Bauwürdigkeit einer Flusskorrektion das kommerzielle Moment nicht ausschlaggebend sei.

Herr O. Leuenberger, dipl. Kulturingenieur, erklärt zunächst, dass seine Einsendung, die er mit einem Hinweis auf die Notiz über den „Fall Flotron“ einleitete, nicht bezweckt habe, den Bauleiter der Simmenkorrektion St. Stephan eines dilettantenhaften Uebergriffs in das technische Spezialgebiet der Kulturtechnik zu beziehen. Da nach Obigem Herr Meyer nicht Projektverfasser war, ist er naturgemäß von dem Verdacht befreit, mit einem unqualifizierten Ingenieur verglichen worden zu sein; seiner Qualifikation als Ingenieur ist in keiner Weise nahegetreten worden, was hiermit gerne festgestellt wird. Bezüglich der Wirtschaftlichkeit mussten die hohen Baukosten zum Protest herausfordern, angesichts des Umstandes, dass in der Baubeschreibung der Simmenkorrektion eben doch die *Entsumpfung* als Hauptzweck erscheint.

Damit schliessen wir diese Erörterungen. Die Redaktion.