

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 63/64 (1914)
Heft: 4

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: 09.02.2026

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

Aus den erwähnten Gründen wird die Fassung folgender *Resolution* in Vorschlag gebracht:

1. *Verlegung der Hauptbahn.* Mit Genugtuung wird festgestellt, dass die vom Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein fortwährend betonten Gründe endlich zum Verzicht auf das Bederstrassenprojekt geführt haben. Der Verein stimmt daher für die Hauptbahn gerne dem Vertragsprojekte 1913 zu. Immerhin wird auf einige im Berichte erwähnte Verbesserungsmöglichkeiten hingewiesen.

2. *Anschluss der Sihltalbahn.* Trotzdem die Einführung der Sihltalbahn in den Bahnhof Enge in verkehrstechnischer Hinsicht etwas Bestechendes hat, muss dieselbe dennoch abgelehnt werden, weil der Selnahnhof ebenso günstig liegt und weil im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung der Stadt die spätere Weiterführung der Sihltalbahn nicht verhindert werden soll. — Ueberdies führt der Anschluss in Enge zu Kosten, welche in keinem Verhältnis zur Bedeutung der Bahn stehen und zu grossen ästhetischen, bau- und betriebstechnischen Nachteilen. Der Anschluss in Enge ist auch deshalb abzulehnen.

Nachschrift. In der Vereinssitzung vom 24. Juni 1914 ist unter Vorlage eines reichen Planmaterials obiger Bericht verlesen und nach eingehender Diskussion die obige Resolution angenommen worden. Die Annahme des ersten Teils erfolgte mit 50 gegen 2 Stimmen, diejenige des zweiten Teiles mit 34 Stimmen gegen 22 Stimmen.

Zürich, den 24./26. Juni 1914.

Für die Eisenbahnkommission
des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins
Der Präsident: *Pflegard*.

Soweit der Bericht der Eisenbahnkommission, dem der Verein, wie wir bereits berichtet, zugestimmt hat. Seither ist die Angelegenheit im Grossen Stadtrat behandelt und, wie ebenfalls mitgeteilt, durch Genehmigung des Vertrages mit den S. B. B. vom 22. Dezember 1913 erledigt worden. Dieser Ausgang kam nicht überraschend; verwundert hat uns eigentlich, dass die in vorstehendem gemachten „Verbesserungsvorschläge zur Hauptbahn“ sozusagen wörtlich die obrigkeitliche Gnade gefunden haben. Angesichts der Aussichtslosigkeit des Kampfes verdient das mannhafte, pflichtbewusste Eintreten unseres Kollegen *Pflegard* für die auf Erfahrung und Sachkenntnis beruhende Ueberzeugung des Ingenieur- und Architekten-Vereins die wärmste Anerkennung und den Dank des Vereins!

Wir wollen unsere Leser, so verlockend es wäre, nicht mit Wiedergabe der Verhandlungen weiter behelligen. Indessen können wir nicht umhin, zwei Episoden daraus hier festzuhalten, gewissermassen tiefer zu hängen. Zunächst die Äusserung des Juristen *H. Wyss*, von 1901 bis 1910 Bauvorstand der Stadt, seither Oberrichter des Kantons Zürich. Den Satz obigen Vereins-Berichtes: „Die Jahre 1903 bis 1912 gingen verloren mit dem städtischen Bederstrassen-Projekt“ bezeichnete er als schlecht gezielten „Sauhieb“ und sagte weiter: „Durch seine Arbeiten hat das städtische Tiefbauamt die Bundesbahnen von der Möglichkeit des Baues einer Tiefbahn, von der Notwendigkeit der gleichzeitigen Korrektur der Sihl überzeugt. Aber auch andere Projekte wurden damals ernstlich erwogen. Wenn die Herren des Ingenieur- und Architekten-Vereins diese Arbeiten mit weniger Eigensinnigkeit verfolgt hätten, wenn sie dem Tiefbauamt mit weniger Geringschätzung gegenübergetreten wären, wenn sie den Intentionen der Stadtverwaltung, die Dr. *Bertschinger* so klar darlegte, mit mehr Verständnis gefolgt wären, so würden sie heute sicher eine andere Stellung einnehmen.“¹⁾

Bezüglich des „Sauhiebs“ hat sich der Herr Oberrichter in Form und Inhalt vergriffen. Tatsache ist, dass der Verein schon 1898, also vor 16 Jahren, ein Tiefbahnprojekt mit Unterfahung der Sihl und Station an der Grütlistrasse vorgeschlagen hatte, das abgesehen von der Sihltalbahn vom heutigen nicht wesentlich verschieden war. Allein der Stadtrat wollte eine *Hochbahn*, hauptsächlich weil der damalige Bauvorstand *Süss*, der Amtsvorgänger des Herrn *Wyss*, die Unterfahung der Sihl als Unmöglichkeit bezeichnete. In der Weisung des Stadtrats vom 27. August 1898 heisst es u. a. wörtlich: „Der Vorschlag des Ingenieur- und Architekten-Vereins, die Sihlsole zu heben, trägt der Wucht, mit welcher zu Zeiten das Wildwasser der Sihl talwärts strömt, keine Rechnung; der Gefahr, dass der Fluss

den alten Weg suchen (!) oder im neuen Bette die Wölbung über dem Tunnel durchbrechen würde, liesse sich nicht sicher vorbeugen“, usw.¹⁾ Hätte der Verein mit „weniger Eigensinn“, wie *Wyss* es nennt, für die Tiefbahn gekämpft, so hätten wir nach dem Willen des Stadtrats jetzt die Hochbahn. Und wäre das Tiefbauamt „mit weniger Geringschätzung“ den Vorschlägen des Vereins gegenübergetreten, so hätte es nicht das unglückliche Bederstrassenprojekt benützt, um von 1903 bis 1912 die S. B. B. „von der Möglichkeit des Baues einer Tiefbahn und der Sihlkorrektur“ zu überzeugen sondern das viel günstigere Grütlistrasse-Projekt des Vereins, eine Idee von Ingenieur *K. E. Hilgard*. Wer übrigens wen überzeugen musste, geht aus obigem für Jedermann mit genügender Deutlichkeit hervor. Abgesehen von der Einführung der Sihltalbahn in die Enge beruht *Alles*, was jetzt beschlossen ist und allgemein als gut anerkannt wird, auf den Verbesserungsvorschlägen des Ingenieur- und Architekten-Vereins: die Tiefbahn, die Unterfahung der Sihl, die Station Grütlistrasse, sogar die genehmigten kleinen Verbesserungen am jetzigen Projekt.

Wenn es auch psychologisch verständlich ist, dass man sich nicht gern von andern korrigieren lässt und dass man ärgerlich wird, wenn man nach 9 Jahren ein Projekt fallen lassen muss, so entschuldigt dies doch nicht die unkommentmässige Parade des gewesenen Herrn Bauvorstandes und es mag jeder Unparteiische selbst beurteilen, wer sich verhasst hat, der Verein oder Herr Oberrichter *H. Wyss*, und auf welcher Seite die Abfuhr sitzt.

Noch zwei Worte an Herrn Dr.-Ing. *H. Bertschinger*, der am Schlusse seines Vereins-Standpunkt bekämpfenden Votums im Stadtrat²⁾ mit Emphase erklärte: „Ueber die Urteile von Vereinen können wir hinweggehen; sie widersprechen sich und werden sich immer widersprechen.“ Angesichts der eben erörterten Stetigkeit in der Stellungnahme des Vereins und ihres verhältnismässig grossen Erfolges können wir unsererseits über diese Entgleisung des Herrn Privatdozenten „hinweggehen“. Sie ist natürlich bedauerlich; wir wollen aber hoffen, auch Herr Dr. *Bertschinger* werde, wenn er einmal mehr eigene Erfahrung in diesen Dingen besitzen wird, vom Wert der Arbeiten des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins eine bessere Meinung gewinnen.

Indem wir noch auf das Protokoll der Vereinssitzung über die „Linksufrige“ auf Seite 56 dieser Nummer verweisen, glauben wir dieses Traktandum nunmehr verabschieden zu dürfen. Wir tun dies in der Ueberzeugung, unser Verein habe in Erfüllung einer seiner ersten Pflichten der Stadt in dieser Frage Dienste geleistet, die man, wenn auch nicht heute, so doch später wohl allseitig dankbar anerkennen wird.

Miscellanea.

Eidgen. Technische Hochschule. Doktorpromotionen. Die Eidgen. Technische Hochschule hat die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften (Dr. sc. techn.) verliehen den diplomierten Chemikern *Ernst Kunz* aus Stäfa (Dissertation: Ueber zwei isomere Hydrazoxime von Campherchinon) und *Hans Wachter* aus Mels (Dissertation: Ueber Phthaleine alkylierter Aminokresole); dem diplomierten Ingenieur *Oskar Smreker* aus Görzhof b. Cilli (Dissertation: Das Grundwasser, seine Erscheinungsformen, Bewegungsgesetze und Mengenbestimmung) und dem diplomierten Elektrochemiker *Max Schläpfer* aus Speicher (Dissertation: Beiträge zur Kenntnis der hydrothermalen Silikate); ferner die Würde eines Doktors der Naturwissenschaften (Dr. sc. nat.) dem Apotheker *Emil Zwicky* aus Mollis (Dissertation: Ueber Channa — ein Genussmittel der Hottentotten), den diplomierten Fachlehrern in Naturwissenschaften *Max Fischer* aus Meisterschwanden (Dissertation: Ueber den Abbau von Chlorophyll und Blutfarbstoff) und *Walter Kaiser* aus Burgdorf (Dissertation: Untersuchungen über die erste Anlage des Herzens, der beiden Längsgefäss-Stämme und des Blutes bei Embryonen von Petromyzon planeri), sowie dem diplomierten Maschinen-Ingenieur *Aug. Anton Piccard* aus Lutry (Dissertation: Die Magnetisierungskoeffizienten des Wassers und des Sauerstoffs), schliesslich die Würde eines Doktors der Mathematik (Dr. sc. math.) den diplomierten Fachlehrern in Mathematik und Physik *Fernand Lévy* aus Genf (Dissertation: Sur la détermination, par les fonctions elliptiques, du nombre des classes de formes quadratiques binaires de déterminant négatif donné)

¹⁾ Näheres siehe Bauzeitung Band XXXII, Seite 157.

²⁾ Siehe „Neue Zürcher Zeitung“ Nr. 1041 vom 7. VII. 1914.

¹⁾ Stadtratsitzung vom 4. Juli d. J., vergl. „N. Z. Ztg.“ vom 6. VII. 1914.

und *Karl Merz* aus St. Gallen (Dissertation: Parallellflächen und Centrafläche eines besondern Ellipsoides und die Steinersche Fläche).

Rücktritt von Professor Maurice Decoppet. Der vom Bundesrat am 17. Juli d. J. an Stelle des zurücktretenden Dr. Coaz zum eidg. Oberforstinspektor ernannte Professor M. Decoppet ist ein geborener Waadtländer. Er absolvierte die Kantonsschule in Aarau und studierte von 1883 bis 1886 an der Forstabteilung der Eidg. Technischen Hochschule. Seinen Beruf hat er im Kanton Waadt ausgeübt, bis er 1902 als Professor für Forstpolitik, Forstschutz und Verbauungswesen als Nachfolger von Professor Bourgeois an die Eidg. Technische Hochschule berufen wurde. In dieser Stellung ist er noch bis zu Ende des laufenden Semesters tätig.

Schweizerische Rheinschiffahrt A.-G. in Basel. Nachdem der Basler Grosse Rat am 18. Juni d. J.¹⁾ beschlossen hat, seine Regierung zu ermächtigen, sich mit 250 000 Fr. an der „Schweizer. Rheinschiffahrt A.-G.“ zu beteiligen, hat auch der Schweizerische Bundesrat für den Bund eine Beteiligung in gleichem Betrag in Aussicht genommen. Die Regierung von St. Gallen beantragt ihrem Grossen Rat eine Beteiligung mit zehn Aktien und in Baselland wird eine ähnliche Anregung geprüft.

Aus der Sitzung des Verwaltungsrates der S. B. B. vom 20. Juli wird sodann gemeldet: „Bei der Beratung des Geschäftsberichtes für das erste Quartal teilte die Generaldirektion mit, dass sie, nachdem sie sich seit ungefähr 1½ Jahren mit Fragen der Rheinschiffahrt beschäftigt und Verhandlungen darüber geführt hat, beschlossen habe, sich mit einer Aktienzeichnung von 250 000 Fr. an der in Gründung befindlichen Schweizerischen Rheinschiffahrt A.-G. in Basel zu beteiligen. Die Gründung erfolgt auf Grund eines Interessen- und Betriebsgenossenschafts-Vertrages mit der Reederei Fendel in Mannheim. Das Aktienkapital der Schweizerischen Rheinschiffahrtsgesellschaft im Betrage von zwei Millionen Franken wird zwischen den deutschen und den schweizerischen Interessenten so verteilt, dass der Schweiz mindestens 1 100 000 Fr. zukommen müssten. Die Generaldirektion der S. B. B. werde im Verwaltungsrat der neuen Aktiengesellschaft vertreten sein. Durch Syndizierung der schweizerischen Aktien soll das Stimmenübergewicht der Schweiz gesichert werden. Stillschweigend erklärte sich der Rat damit einverstanden.“ Davon, wie sich die Sachlage gestalten wird, wenn sich die badische Regierung veranlasst sehen würde, von dem ihr zustehenden Rechte, Gebrauch zu machen, die Aktien des „Fendelkonzern“ an sich zu ziehen, wird nichts berichtet.

Nordostschweizerische Kraftwerke A.-G. und die Beznau-Löntschwerke. Nachdem von den in Frage kommenden Kantonen bereits 88 % der auf sie entfallenden Aktien fest übernommen worden waren, konnte an dem vertraglich auf den 15. Juli festgesetzten Termin dem „Motor“ die Mitteilung gemacht werden, dass die Nordostschweizerischen Kraftwerke A.-G. die Beznau-Löntschwerke übernehmen. Von den beteiligten Kantonen haben die Uebernahme ihres Betreffnisses an Aktien zur Stunde zugesagt: Zürich mit 38 %, Aargau mit 29 %, Thurgau mit 12 %, Schaffhausen mit 8 % und Zug mit 1 %. Es stehen noch aus die Zusagen von Glarus für 2 %, St. Gallen für 7 %, Schwyz für 1 % und Appenzell A.-R. für 2 %. Sollten einige der letztgenannten sich für Beteiligung nicht entschliessen, so würde die ihnen zugedachte Quote auf die andern pro Rata verteilt. Der Hauptsitz der Aktiengesellschaft ist in Baden mit Zweigniederlassungen in Glarus und in Zürich.

Die Kantone Zürich und Schaffhausen sind verpflichtet, sofort nach Konstituierung der A.-G. der Nordostschweizerischen Kraftwerke mit dem Bau von *Eglisau* zu beginnen und dieses Werk gegen Vergütung der Kosten den Nordostschweizerischen Kraftwerken zu überlassen. Man nimmt an, dass die Beznau-Löntschwerke schon 1916/17 voll beansprucht sein werden, sodass Eglisau, das 1918 in Betrieb kommen soll, gleich in den Riss treten könnte.²⁾

Der II. Internationale Kongress beratender Ingenieure ist am 16. Juli zu Bern im Kongress-Saal der Landesausstellung zusammengetreten. Die von etwa 40 Teilnehmern besuchte Versammlung tagte unter Vorsitz von Ingenieur *L. Prangey*, dem Präsidenten der Vereinigung beratender Ingenieure Frankreichs. Der Vizepräsident des ständigen Ausschusses, Dr. *Blochmann* aus Kiel, gab Kenntnis von den Arbeiten der Kommission, die den Begriff

des „beratenden Ingenieurs“ zu umschreiben hatte. Diese schlägt folgende Formel vor:

„Als beratender Ingenieur soll gelten derjenige, der ausreichende theoretische Kenntnisse und praktische Erfahrungen besitzt, seinen Beruf unter seinem eigenen Namen ausübt, unabhängig von Handel, Unternehmertum und öffentlicher Beamtschaft und in vollkommener Unparteilichkeit im Namen seiner Klienten handelt und nur von diesem Vergütungen entgegennimmt.“

Nach einlässlicher Diskussion beschloss die Versammlung, den einzelnen Verbänden die engere Umschreibung der Erfordernisse zu überlassen und nahm die vorgeschlagene Formulierung im Prinzip an.

Der XVIII. Kongress der Internationalen Vereinigung für gewerblichen Rechtsschutz findet, unter Vorsitz von Nat.-Rat *E. Wild*, Direktor des Gewerbemuseums St. Gallen, vom 6. bis 9. September d. J. in *Bern* statt. Das Programm sieht für Sonntag den 6. September einen Empfangsabend auf dem Schänzli vor. Montag den 7. September finden vormittags von 10¼ Uhr und nachmittags von 2½ Uhr an Arbeitssitzungen im Nationalratssaal statt, zwischenhinein ein gemeinsames Frühstück und abends freie Zusammenkunft in der Landesausstellung. Dienstag den 8. September von 9 Uhr ab wieder Arbeitssitzung, nachmittags Besuch der Ausstellung; abends 8 Uhr Festessen im „Bellevue“. Mittwoch den 9. September Ausflug nach Murten oder ins Berner Oberland. Der Preis der Teilnehmerkarte sowohl für Herren wie für Damen beträgt 20 Fr. Präsident des Organisationskomitees ist a. Bundesrat *Comtesse* in Bern. Anmeldungen sind bis spätestens den 10. August zu richten an Herrn *André Tallefer*, 215 bis Bd St. Germain in Paris, oder an den Generalsekretär der Vereinigung, Herrn Professor Dr. *Albert Osterrieth* in Berlin W., Wilhelmstrasse 57/58, oder an das Bureau International de la propriété industrielle, Bern, Helvetiastr. 7.

Bahnhöferweiterung und Postgebäude in Luzern. Wir haben über das von a. Gotthardbahndirektor Dr. *Dietler* aufgestellte Projekt bereits auf Seite 341 des letzten Bandes berichtet. Eine von der Gesellschaft für Handel und Industrie einberufene, von Vertretern des Regierungsrates, des Stadtrates und des Verwaltungsrates der Bundesbahnen besuchte Konferenz hat nach Anhörung eines Referates von Dr. Dietler und einlässlicher Diskussion beschlossen, die eidg. Bahn- und Postbehörden einzuladen, das Projekt Dr. Dietler's ehestens ausführen zu lassen.

Die Verbreiterung des Kaiser Wilhelm-Kanals, über die wir in Band LVI, S. 175, kurz berichteten, ist vollendet, und der erweiterte Kanal am 24. Juni dem Betriebe übergeben worden. Die neuen Schleusen sind ungefähr doppelt so gross wie die alten und die die Schifffahrt hindernden Brücken durch eiserne Hochbrücken ersetzt worden. Durch Einführung des elektrischen Betriebs wurde ferner überall eine bedeutende Verbesserung des Kanalbetriebs vorgenommen.

Ehrung von Professor Dr. A. Fliegner. Die Grossherzogliche Technische Hochschule in Karlsruhe hat Herrn Dr. *A. Fliegner*, der bis zum September 1912 an der Eidg. Technischen Hochschule den Lehrstuhl für theoretische Maschinenlehre inne hatte, in Anerkennung seiner hohen Verdienste um die technischen Wissenschaften den Titel eines Dr.-Ing. ehrenhalber verliehen.

Preis ausschreiben.

Selbsttätige Kupplung der Brems- u. Heizungsleitungen bei Eisenbahnwagen. Anschliessend an den seinerzeitigen Wettbewerb für eine selbsttätige Kupplung für Eisenbahnwagen¹⁾ erlässt das „Collegio Nazionale degli Ingegneri Ferroviari Italiani“ in Rom ein internationales Preis ausschreiben für eine Vorrichtung, die eine Kupplung (automatisch oder von Hand) der Rohrleitungen für Bremsung und Heizung bei Eisenbahnwagen ermöglicht, ohne dass dabei die Arbeiter zwischen die Puffer treten müssen. Als Preise sind vorgesehen: 5000 Fr. und eine goldene Medaille für die beste Lösung des automatischen, 3000 Fr. und eine goldene Medaille für die beste Lösung des nichtautomatischen Apparats. Die Frist zur Anmeldung der Bewerbungen ist auf den 30. September 1914 festgesetzt. Das ausführliche Programm des Wettbewerbs kann beim Sekretär des Exekutivkomitees, Ingenieur *S. Bullara*, Via Nirone 21, Milano, bezogen werden.

¹⁾ Siehe Band LII, Seite 227; Band LIII, Seite 118 und 302.

¹⁾ Band LXIII, Seite 368 und 380.

²⁾ Wir machen unsere Leser darauf aufmerksam, dass das Beznauwerk in Bd. II, S. 67 u. ff., das Löntschwerk in Bd. LV, S. 207 u. ff. und Bd. LVI, S. 1 u. ff. (von diesem liegt auch ein Sonderabdruck vor) und der Entwurf zum Eglisauwerk in Bd. LXI, S. 129 der „Schweiz. Bauzeitung“ dargestellt worden sind. Die Red.