

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 73/74 (1919)
Heft: 13

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: 21.02.2026

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

Formschöne und billige Möbel (Band LXXII, Seite 208). Das am 14. und 15. März versammelte Preisgericht hat in diesem vom Verband schweiz. Konsumvereine veranstalteten Wettbewerb unter 108 eingereichten Entwürfen folgendes Urteil gefällt:

- I. Preis (3000 Fr.) Arch. Hans Mähly, Basel.
- II. Preis (2000 Fr.) Arch. Willy Meyer, Dresden.
- III. Preis (1500 Fr.) Arch. Luisa Guyer, Zürich.
- IV. Preis (1000 Fr.) Arch. Vogelsanger & Maurer, Rüschlikon.
- V. Preis (750 Fr.) Möbelfabrik Gygax & Limberger, Altstetten-Zch.

Mit je einem Preise von 350 Fr. ausgezeichnet und zum Ankauf empfohlen wurden die Entwürfe von Bautechniker Rudolf Sievi in Bergün und von Architekt Karl Hüglin in Zürich. Weiter erhielten Preise von 350 Fr. Arch. August Trüb in Stuttgart; Arch. Paul Hosch in Basel, Mitarbeiter Hans Buser, Basel; die Basler Bau-gesellschaft, Basel.

Literatur.

Eingegangene literarische Neugkeiten; Besprechung vorbehalten.
Zu beziehen durch Rascher & Cie., Rathausquai 20, Zürich.

II Lago Ritom, Le Lac Ritom. Par Léon W. Collet, Professeur de géologie à l'Université de Genève, collaborateur scientifique du Département suisse de l'Intérieur, R. Mellet, Professeur de chimie analytique à l'Université de Lausanne, collaborateur au Service suisse des Eaux, et C. Ghezzi, aggiunto tecnico del Servizio delle Acque. Avec VIII planches et 19 figures. Berne 1918. En vente au Secrétariat du Service suisse des Eaux. Prix br. 6 frs.

Tabellarische Zusammenstellung der Hauptergebnisse der schweizerischen hydrometrischen Beobachtungen für das Jahr 1916. Von J. Näf, Ingenieur. Veröffentlichungen der Abteilung für Wasserwirtschaft des Schweiz. Departement des Innern. Herausgegeben unter der Leitung von Dr. sc. techn. C. Mutzner. Bern 1918. Zu beziehen beim Sekretariat der Abteilung für Wasserwirtschaft. Preis geh. 8 Fr.

Die Berechnung der Rahmenträger mit besonderer Rücksicht auf die Anwendung. Von Dr.-Ing Fr. Engesser, Geheimer Oberbaurat und Professor. Zweite erweiterte Auflage. Mit 43 Abbildungen und 2 Zahlenbeispielen. Berlin 1919. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. M. 3,60.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Mitteilung des Sekretariates.

Demnächst wird in üblicher Weise von den Mitgliedern des S. I. A. der Jahresbeitrag von 15 Fr. für 1919 eingezogen. Es wird ersucht, in den Bureaux die nötigen Anweisungen zu geben, damit die Einzugsmandate nicht zurückgewiesen werden.

Unbekannte Adressen von Mitgliedern:

- O. Amiras, Ingenieur, früher Lausanne.
- Ed. Carey, Ingenieur, früher Lausanne.
- Rud. Glauser, Ingenieur, früher Bern.
- Ferd. Gut, Architekt, früher Harrow on the Hill.
- Eug. Tomasini, Ingenieur, früher Chambésy-Genève.
- W. Wrubel, Ingenieur, früher Zürich.

Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

PROTOKOLL

der V. Sitzung des Wintersemesters 1918/1919
Freitag den 7. Februar 1919, abends 8 Uhr, im „Bürgerhaus“ Bern.
(Fortsetzung von Seite 140.)

Traktandum 3. Die Berner Bahnhoffrage. Ing. W. Schreck hält im Namen des Vorstandes ein einleitendes Referat. Unter Hinweis auf die vielen ausgehängten Pläne (die vom städtischen Tiefbauamt, der Generaldirektion der S. B. B. und Herrn Ing. Liechty gütigst zur Verfügung gestellt wurden) legt er in kurzen Zügen den Entwicklungsgang der Berner Bahnhofsanlagen dar. Die neuesten Projekte der S. B. B. von 1905, 1911 und 1912 vermochten die Unzulänglichkeit der Personenanstalten nicht zu beseitigen, während anderseits die grossen Aufgaben der Zusammenführung der Hauptlinien, der Anlage und Gruppierung der Güterbahnhöfe und der Nebenanlagen gut und zweckmässig gelöst wurden. Da sich die öffent-

liche Meinung bereits eingehend mit der Frage des Personenbahnhofes befasst hatte, wandte sich die Gemeindebehörde an den Fachexperten Ing. Dr. C. O. Gleim in Hamburg mit dem Ersuchen um eingehende Begutachtung. Nun, nachdem uns dies durch den Vortrag des Stadtgenieurs F. Steiner bekannt gegeben wurde, wollen auch wir Fachleute uns aussprechen, offen und sachlich. Es soll sich nicht um eine Kritik, sondern um einen Gedankenaustausch handeln. Es gilt rasch zu handeln, da uns durch die Elektrifizierung, durch die Umgestaltung des Verkehrs auf Grund ausländischer Einflüsse, durch die Schiffsbarmachung unserer Flüsse u. a. m. neue Aufgaben erwachsen.

Der Referent erinnert daran, dass ausserhalb der Verwaltung stehende Betriebsfachmänner zu Worte kommen möchten, dass die Bauingenieure bei den vielen und wichtigen Kunstdauten, bei den Strassenverlegungen, besonders aber als Unternehmer bei den Kostenberechnungen mitarbeiten könnten. Das Verkehrproblem der ganzen Stadt müsse im Anschluss an den Umbau des Personenbahnhofes neu aufgerollt und in Zusammenarbeit mit den Architekten auf grosszügiger Basis gelöst werden.

Arch. H. Hindermann vertritt im Anschluss hieran die Gesichtspunkte der Architektenchaft, besonders im Hinblick auf städtebauliche Fragen. Hier bietet sich den Architekten vielleicht zum letzten Mal Gelegenheit, durch Beteiligung an der Diskussion und durch geeignete Vorschläge, wirksam auf die Gestaltung des künftigen Stadtbildes einzuwirken. Das Bahnhofgebäude selbst und die Formgebung des Bahnhofvorplatzes bieten allein schon grosse Aufgaben, doch möchten die Architekten an diese herantreten können, bevor es zu spät sei.

Die Linienführung durch die Lorraine und die dort geplante Hochlegung der Geleise könne städtebaulich in keiner Weise befriedigen. Hindermann redet deshalb den Varianten mit einer Linienführung durch die Enge und einer Uebersetzung der Aare durch den weit flussabwärts liegenden Brückenneubau das Wort. Dadurch könnte auch die Lorrainebrücke als reine Strassenbrücke in befriedigender Weise gelöst werden und der riesige Steinhaufen einer etwa 34 m breiten kombinierten Bahn- und Strassenbrücke würde das schöne Stadtbild Berns nicht verunzieren.

In der Diskussion ergreift Ing. H. Liechty das Wort zu längeren Ausführungen, in denen er die Grundzüge und den Entwicklungsgang seines „Vielschleifen-Gleichstrombahnhofes“ erläutert.¹⁾ Er unterzieht die Behandlung, die sein Projekt durch die S. B. B. erfahren hat, einer scharfen Kritik und ersucht den Vorstand, für die Behandlung seines Schleifenbahnhofprojektes einen besondern Diskussionsabend anzusetzen. Der Referent kritisiert auch das Gutachten Gleim und stellt die Kosten eines Umbaues nach dessen Vorschlag in Gegensatz zu denjenigen, die bei seinem Projekt erwachsen. Er vermisst bei Gleim die individuelle Ausnutzung von Vorteilen, die die örtlichen Verhältnisse zulassen und erachtet deshalb die Interessen der Stadt Bern als nicht gewahrt. Energische Förderung der Arbeiten nach nochmaliger reiflicher Prüfung der Gesamtfrage sei dringend geboten, im Interesse der Konkurrenzfähigkeit unserer Alpenbahnen und des zukünftigen Verkehrs. (Beifall.)

Stadtgenieur Steiner antwortet auf eine Anfrage Liechty's, dass ihm nicht bekannt sei, ob Gleim ausser dem von ihm mitgeteilten auch noch andere Vorschläge gemacht habe. Das vorliegende Projekt möchte vor allem vom betriebstechnischen Standpunkt aus geprüft werden. Steiner begrüßt die Anregungen Hindemanns und betont vor allem die Vorteile der Engelinien für die Gestaltung der Lorrainebrücke und deren Einfluss auf die städtebauliche Entwicklung der ganzen Lorraine.

Ing. F. Bersinger spricht zu Gunsten eiserner Brücken, wodurch viele Nachteile vermieden würden, wogegen Ing. K. Kilchmann für die Steinbrücken eintritt. Mit Rücksicht auf die ausserordentliche Breite einer kombinierten Brücke würde er aber auch eine Verlegung der Bahnlinien nach der Engehalde begrüssen.

Generaldirektor O. Sand stimmt Hindermann zu in der Bahnhofplatz-Frage; er sichert Studium beider Linienführungen, durch die Lorraine und der Engehalde entlang, zu. Das Projekt Liechty, das gründlich studiert worden sei, bezeichnet er als unannehmbar vom betriebstechnischen Standpunkt aus. Dem Gedanken eines besondern Diskussionsabends über dieses Schleifenprojekt steht er sympathisch gegenüber.

¹⁾ Vergl. die Besprechung des Projektes (mit Zeichnungen) Band LXIII, S. 293 (16. Mai 1914). Red.