

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

Vereinsnachrichten

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>

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-Zh.

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 Hügin* 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 Neuigkeiten; 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 Bahnhofanlagen dar. Die neuesten Projekte der S. B. B. von 1905, 1911 und 1912 vermochten die Unzulänglichkeit der *Personenanlagen* nicht zu beseitigen, während andererseits 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 Fach-Experten 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 Elektrifikation, durch die Umgestaltung des Verkehrs auf Grund ausländischer Einflüsse, durch die Schiffbarmachung 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 Kunstbauten, bei den Strassenverlegungen, besonders aber als Unternehmer bei den Kostenberechnungen mitarbeiten könnten. Das Verkehrsproblem 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 Architektenschaft, 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 Ausnützung 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 Hindermanns 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.

Ing. Kästli hält die Mehrkosten von 1,5 Mill. Fr. der Engellinien gegenüber der Lorrainelinie für unwesentlich im Vergleich zu den erzielten Vorteilen. Er hält einen Strassenzug auf dem Gebiet der jetzigen Lorrainelinie für sehr notwendig zur Verbindung des Stadtzentrums mit der Schlachthofanlage, den Schiessanlagen und industriellen Gebieten. Die Solothurn-Bern-Bahn könnte vielleicht durch Vereinigung mit den Engellinien in den Hauptbahnhof eingeführt werden. Auch die Worblenthalbahn könnte nach Abzweigung vom Breitenrainplatz über die neue Lorrainebrücke in die Gegend des Hauptbahnhofes geleitet werden.

Stadtingenieur Steiner spricht Prüfung der Frage der Einführung der elektrischen Schmalspurbahnen zu.

Der Präsident gibt zum Schluss seiner Genugtuung Ausdruck über den anregenden Verlauf der Diskussion und spricht die Erwartung aus, dass sie bald in der vorgeschlagenen Form weitergeführt werde. Dem Beschluss der D.-V., den Vorstand mit der Einsetzung einer siebengliedrigen Kommission zu betrauen, wird von der Versammlung mehrheitlich zugestimmt. Schluss 11 Uhr. Der Protokollführer: W. Sch.

PROTOKOLL

der VI. Sitzung im Wintersemester 1918/1919

Freitag den 21. Februar 1919, abends 8 Uhr, im „Bürgerhaus“ Bern.

Vorsitz: Präsident Dr. phil. U. Bühlmann, Ingenieur. Anwesend 125 Mitglieder und Gäste.

Traktandum 1. Geschäftliches. Der Vorsitzende gedenkt mit warmen Worten des plötzlich verstorbenen Obermaschineningenieurs der S. B. B., O. Tschanz, der dem Verein seit 1907 angehört hat.¹⁾ Die Versammlung ehrt sein Andenken durch Erheben von den Sitzen.

Von der erfolgten Aufnahme in den S. I. A. und somit auch in die Sektion Bern von W. Rieser, Ingenieur, H. W. Schuler, Ingenieur und W. Binz, Elektro-Ingenieur, wird der Versammlung Kenntnis gegeben; ebenso von der Aufnahme unseres Freimitgliedes Direktor W. Kuhn der Gas- und Wasserversorgung der Stadt Bern in den S. I. A.

Traktandum 2. Vortrag von Ingenieur E. Huber-Stockar über „Die Elektrifikation der S. B. B.“

(Mit Rücksicht darauf, dass an anderer Stelle dieser Nummer mit der ausführlichen Wiedergabe des Vortrages begonnen wird, lassen wir das im Protokoll enthaltene Vortrags-Referat weg. Red.)

In der sich an den Vortrag anschliessenden Diskussion, an der Oberingenieur Thut, sowie die Ingenieure Lang, Frey und Weiss teilnehmen, wird noch festgestellt, dass die jetzt im Wallis herrschenden Unstimmigkeiten bezügl. des Systems behoben werden sollen, sodass nun der Anschluss an den Simplon einen Systemwechsel nötig macht. Interessant sind auch die Angaben über die Lieferungsstermine der Lokomotiven, die mit ihren Verspätungen auch die Dichtigkeit des Verkehrs auf den fertigen Linien beeinflussen werden.

Nachdem unter Traktandum 3: Unvorhergesehenes, das Wort nicht verlangt wird, schliesst der Vorsitzende die Sitzung um 10 Uhr 10. Der Protokollführer, i. V.: H. H.

St. Gallischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

PROTOKOLL

der II. und III. Sitzung im Vereinsjahre 1919

Montag den 17. und 24. Februar 1919, abends 8 Uhr, im „Merkatorium“.

Vorsitzender: Ing. C. Kirchhofer. Anwesend 27 Mitglieder und Gäste.

1. Vortrag von Ing. C. Vogt über den Wasserwirtschaftsplan und die Projekte der St. Gallisch-Appenzellischen Kraftwerke A.-G. Ein Auszug aus den interessanten Ausführungen des Vortragenden, die reichen Beifall ernteten, ist an anderer Stelle veröffentlicht (siehe Seite 150 dieser Nummer. Red.)

Die am 24. Februar abgehaltenen speziellen Diskussions-Verhandlungen schlossen mit dem Ergebnis, dass der Ingenieur- und Architektenverein mit den Ausführungen des Referenten durchaus einig geht und dem Ausbauprogramm der St. Gallisch-Appenzellischen Kraftwerke beipflichten musste. Es drang auch die Einsicht durch, dass insbesondere die rasche Anhandnahme des ersten Ausbauprojektes, des sog. Lank-List-Werkes an der obern Sitter, dessen Verwirklichung gleichsam die Grundlage zur Weiterverfolgung des

grossen Ausbauprogrammes bildet, im hohen Interesse des Kraftversorgungsgebietes und des Werkes selbst liegt. Die Bedeutung dieser Erweiterungsbauten ist umso grösser, als die bauliche Durchführung verhältnismässig rasch, ja sogar so erfolgen kann, dass dessen günstige Einwirkung auf die Kraftabgabe des Kubelwerkes schon für den nächsten Winter zu erwarten ist.

Gestützt hierauf ist der Ingenieur- und Architektenverein auch bei den in Betracht kommenden eidg. Behörden, bei der Abteilung für industrielle Kriegswirtschaft sowohl, als auch beim schweiz. Volkswirtschaftsdepartement, mit Eingaben vorstellig geworden und hat auf die hohe Notwendigkeit der Verbesserung der Kraftbeschaffung durch unverzügerte Erstellung des von den S. A. K. schon seit Jahresfrist in Aussicht genommenen Lank-List-Werkes hingewiesen und endlich auch nicht unterlassen, die rasche Inangriffnahme dieses Werkes im Interesse der Schaffung von Arbeitsgelegenheit zu befürworten.

2. Ing. F. Köppel hat sich zum Eintritt in den Verein angemeldet; da der Gesuchsteller bereits freies Mitglied des S. I. A. ist, kann die Aufnahme sofort erfolgen.

3. Beitritt des St. Gallischen Ingenieur- und Architektenvereins zu dem in Gründung begriffenen ostschweizerischen Volkswirtschaftsbunde.

Der Vorsitzende hält ein kurzes einleitendes Referat, die Gründungsgeschichte dieses Bundes erläuternd und die Programmpunkte und den eigentlichen Zweck dieser Neugründung darstellend.

Die Erfahrungen des Generalstreikes vom November 1918 haben den engern Zusammenschluss aller industriellen, wirtschaftlichen und technischen Verbände als notwendig gelehrt. Der neue Wirtschaftsbund soll Verbände der Arbeitgeber und Arbeitnehmer umfassen und das Programm sieht als Zweck des Verbandes u. a. besonders folgende Postulate vor: Engerer Zusammenschluss von Arbeitgeber und Arbeitnehmer speziell zur Lohnregulierung; Aufklärung des Volkes über alle wirtschaftlichen Fragen durch die Presse und durch Vorträge; gemeinsame Aktionen zur Hebung der Industrie, zur Förderung des Exportes usw.; Mithilfe zur Verbesserung der Verkehrswege, von Flusschiffahrt und Beschaffung elektrischer Energie usw.

Die Techniker dürfen einer solchen Veranstaltung nicht ferne bleiben, es werden sich innerhalb dieses Programmes viele Fragen vorfinden, bei denen die Technikerschaft in erster Linie berufen sein wird, zu deren richtigen Lösung und Beantwortung mitzuwirken.

Die anschliessende Diskussion befürwortete auch übereinstimmend den Beitritt des Vereins zu dem ostschweizerischen Volkswirtschaftsbunde und es wurde dies auch beschlossen. Als Minimalbeitrag wurden 100 Fr. festgesetzt in der Meinung, dass, wenn eine erhöhte Subvention von unserm Verein gefordert würde, der Mehrbetrag jeweilen durch freiwillige Beiträge zu decken wäre.

Schluss der Sitzung 11 Uhr.

Der Aktuar: W. H.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Maschineningenieur-Gruppe Zürich der G. e. P.

Nächste Zusammenkunft

Donnerstag den 3. April 1919, abends punkt 8 $\frac{1}{4}$ Uhr, im Zunfthaus „Zimmerleuten“ (2. Stock).

Drittes Referat von Prof. Dr. H. Leemann, Zürich:

„Der Werk-Vertrag“.

Wir bitten um zahlreiches und pünktliches Erscheinen.

Der Gruppen-Ausschuss.

Stellenvermittlung.

On cherche pour l'Alsace-Lorraine quelques ingénieurs bien au courant de la construction et du calcul des ponts et charpentes métalliques. (2166)

On cherche un jeune ingénieur connaissant la fabrication des matrices et découpoirs comme chef d'atelier dans usine de repoussage et d'emboutissage. (2167)

Gesucht junger Ingenieur für die selbständige Berechnung und Konstruktion von elektrischen Ofenanlagen und zur Leitung der bezüglichen Versuche. (2168)

Auskunft erteilt kostenlos

Das Bureau der G. e. P.
Dianastrasse 5, Zürich.

¹⁾ Ein Nachruf ist auf Seite 98 dieses Bandes (1. März 1919) erschienen. Red.