

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 73/74 (1919)  
**Heft:** 26

## 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:** 09.01.2026

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

Masse entspreche; er biete anderseits mit Bezug auf den ersten Ausbau die billigste Anlage, mit der ein Durchgangsbahnhof verwirklicht werden kann; Bauanlagen, die erst in einer späteren Zukunft nützliche Verwendung finden werden, seien vorerst nicht erforderlich. Als besonders wichtig wird der Umstand betont, dass das Aufnahmegerätegebäude und die Perronhalle, einer Anregung der städtischen Bauverwaltung folgend, zur Vermeidung des teuren Grunderwerbes nördlich der jetzigen Bahnanlagen verlegt sind, und dass der Bahnhofsbau unabhängig wird von der Frage der Sihlverlegung.

Was schliesslich die *baukünstlerischen Momente* anbelangt, sagt Prof. Petersen, und wir pflichten ihm hierin vollkommen bei: „Die Vorteile der Hochlage des Bahnhofes sind mit Rücksicht auf den Betrieb der Fern- und Vorortbahnen so bedeutend, dass demgegenüber die Benachteiligung des Stadtbildes durch einen die Limmat überquerenden Viadukt (am Platzspitz unten! Red.) vollständig in den Hintergrund tritt. Gegen den Viadukt über den Leonhardsplatz beim Experten-Projekt 1918 (Abbildung 30 ff., Seite 293. Red.) waren erhebliche ästhetische Bedenken laut geworden, denen eine gewisse Berechtigung nicht abgesprochen werden kann. Durch die Zurückverlegung der Bahnhofshalle auf die Westseite der Sihl und ihre Verschiebung nach Norden werden die ästhetischen Bedenken erheblich abgeschwächt. Wenn die Eisenbahnanlagen auch an einzelnen Punkten störend in das Stadtbild eingreifen, so darf dabei nicht ausser acht gelassen werden, dass die Aesthetik der Bahnhofsanlage in der Hauptsache darin besteht, dass sie die Grundlage schafft, die luftige Bebauung, den Kranz der in grünen Gärten liegenden Häuser bis nach Küsnacht und Thalwil, bis Weiningen, Dietikon und Urdorf auszudehnen.“ \*

Damit schliessen wir unsere Berichterstattung über die bisherigen Bestrebungen zu einer *alle Teile*, nicht zuletzt die S. B. B. selbst, besser befriedigenden Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich zu gelangen, als sie der S. B. B.-Entwurf von 1916 schaffen könnte. Durch intensives Zusammenarbeiten erfahrener und berufener Fachleute hat sich aus den mannigfachen und verschiedenartigsten Vorschlägen und Beiträgen ein Entwurf herauskristallisiert, den das Merkmal jeder möglichst vollkommenen technischen Lösung kennzeichnet: Einfachheit und Klarheit. Dazu wird, soweit sich dies nach den vorliegenden Erhebungen beurteilen lässt, das Maximum des Effektes mit einem Minimum von Aufwand erreicht, das Ziel aller ernsthaften Ingenieurarbeit. Die Stadt Zürich darf zu dieser gründlichen Abklärung ihrer nicht einfachen Bahnhof- und Eisenbahnverkehrs-Probleme beglückwünscht werden; die Fachleute, die sich darum bemüht haben, verdienen auch den Dank der ganzen Öffentlichkeit. Für die Technikerschaft sei er hiermit ausgesprochen!

Die Redaktion.

### Miscellanea.

**Eidgen. Technische Hochschule.** Die E. T. H. hat die Würde eines Doktors der *technischen Wissenschaften ehrenhalber* (Dr. sc. techn. h. c.) verliehen an die Herren Dr. phil. Alfred Amsler in Schaffhausen, in Anerkennung seiner Verdienste auf dem Gebiete der wissenschaftlichen Messinstrumente für Hydrometrie und Materialprüfung; Dr. phil. H. Behn-Eschenburg, Generaldirektor der Maschinenfabrik Oerlikon, in Anerkennung seiner Verdienste um Theorie und Praxis des Wechselstroms, insbesondere des Einphasenbahnbetriebs; René Thury, Elektriker in Genf, in Anerkennung seiner Verdienste um die Entwicklung der Gleichstrommaschinen und elektrischen Regulatoren, und Adolph Saurer senior, in Arbon, in Anerkennung seiner Verdienste auf dem Gebiete des Stickmaschinen- und Kraftwagenbaues.

Die Eidg. Technische Hochschule hat die Würde eines Doktors der *technischen Wissenschaften* verliehen den Herren: Raoul von Muralt, dipl. Ing.-Chemiker aus Bern [Dissertation: Ueber die Einwirkung von Natriumhydroxyd auf die a-Naphtylaminsulfosäuren]; Paul Seelig, dipl. Chemiker aus Zürich [Dissertation: Ueber die

Dissociation des Kohlenoxysulfids bei hohen Temperaturen]; ferner die Würde eines Doktors der *Mathematik*: Herrn Rudolf Hiltbrunner, dipl. Fachlehrer aus Wyssachen (Bern) [Dissertation: Ueber Invarianten von Punktsystemen] und jene eines Doktors der *Naturwissenschaften*: Herrn Werner Kopp, dipl. Fachlehrer in Mathematik und Physik aus Münster (Luzern) [Dissertation: Der thermische Verlauf des Paramagnetismus bei Magnetit, Platin und Palladium.]

**Commission électrotechnique internationale.** In einer am 22. Oktober 1919 unter dem Vorsitz von Professor Maurice Leblanc in London abgehaltenen Hauptversammlung, an der 18 Länder vertreten waren, hat die Internationale Elektrotechnische Kommission die vor dem Kriege gebildeten Ausschüsse („Comités d'études“, vorher „Comités spéciaux“ genannt) wieder eingesetzt und einige neu gegründet. Die acht verschiedenen Ausschüsse umfassen je sechs bis zehn Vertreter, die den folgenden Staaten angehören: Belgien, Dänemark, Frankreich, Grossbritannien, Holland, Italien, Japan, Norwegen, Schweden, Schweiz, Spanien, Ver. Staaten. Die Schweiz ist dabei in sechs Kommissionen vertreten. Zum Präsidenten der Kommission für 1920 wurde Dr. C. O. Mailloux (New York) ernannt. Die nächstjährige Hauptversammlung soll in Amerika stattfinden.

**Binnenschiffahrt-Kongress in Strassburg.** Vom 1. bis 4. September tagte in Strassburg ein „Congrès de la navigation intérieure“, an dem auch die die Schweiz interessierenden Fragen der Rhein- und Rhone-Schiffahrt verhandelt wurden. Von einem der beiden schweizerischen Delegierten an diesem Kongress, Herrn Prof. A. Rohn, ist uns ein Bericht darüber eingegangen, den wir wegen Raumangabe auf eine nächste Nummer verschieben müssen.

### Nekrologie.

† L. Giroud. Im Alter von 79 Jahren ist zu Olten am 19. ds. Ingenieur Louis Giroud, Chef der Maschinenfabrik Giroud A.-G., verschieden. Wir hoffen, in unserer nächsten Nummer einen Nachruf nebst Bild unseres geschätzten Kollegen bringen zu können.

### Konkurrenzen.

**Wohnkolonie für Beamte und Arbeiter in La Chaux-de-Fonds.** Im Mai dieses Jahres eröffnete die Gemeinde La Chaux-de-Fonds unter den dort ansässigen Architekten einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Beamten- und Arbeiter-Wohnkolonie mit insgesamt 253200 m<sup>2</sup> Flächeninhalt. Dem Preisgericht gehörten an: Architekt Eugène Colomb und Kantonsingenieur A. Méan in Neuchâtel, Ingenieur H. Mathys, Baudirektor P.-W. Jeanneret und Gemeinderat Breguet in La Chaux-de-Fonds. Insgesamt wurden sieben Entwürfe eingereicht. Das anfangs August versammelte Preisgericht erteilte einen

- I. Preis (2000 Fr.) an Architekt André Bourquin,
- II. Preis (1800 Fr.) den Architekten Debély & Robert,
- III. Preis (1600 Fr.) den Architekten Haussmann & Monnier,
- IV. Preis (1000 Fr.) an Architekt Arthur Maroni,
- V. Preis (600 Fr.) an Architekt Jean Crivelli,

alle in La Chaux-de-Fonds.

In seiner Nummer vom 13. Dezember 1919 beginnt das „Bulletin Technique“ mit der Darstellung der prämierten Entwürfe, worauf wir hiermit unsere Leser aufmerksam machen.

**Wasserwirtschaftsplan der Limmat** (Band LXXIII, S. 285; Band LXIV, S. 230 und 253). Das Preisgericht, das am 18. dieses Schlussitzung abhielt, hat folgende Preise erteilt:

Für die Bearbeitung des ganzen Gebietes:

- I. Preis (3000 Fr.) an das Ingenieurbureau L. Kürsteiner in Zürich.
- II. Preis (2300 Fr.) an das Ingenieurbureau Dr. H. Bertschinger in Zürich.
- III. Preis (1500 Fr.) an das Ingenieurbureau W. Hugentobler in St. Gallen.
- IV. Preis (1400 Fr.) an das Ingenieurbureau Dr. G. Lüscher in Aarau.
- V. Preis (800 Fr.) an das Ingenieurbureau K. Arnold in Zürich.

Für die Bearbeitung einzelner Strecken erhielten Preise von je 500 Fr.: Ingenieur Theodor Frey in Zürich, sowie die Ingenieure W. Wyssling jr. in Eglisau und Vaterlaus in Thalwil für ihr gemeinsames Projekt.

Sämtliche Projekte sollen nach Neujahr in Zürich, Rapperswil und Baden öffentlich ausgestellt werden.