

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 79/80 (1922)  
**Heft:** 27  
  
**Nachruf:** Würmli, Eduard

### **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>**

in wenigen Sekunden zurecht geformt werden, u. a. m. Man fand sich dann wieder zusammen im Speisehaus des Werkes, wo bei einem Imbiss der Generaldirektor der v. Rollschen Eisenwerke, Ing. E. Ruprecht, die Kollegen willkommen hiess. Ihm dankte für die Gastfreundschaft der Berichterstatter, den Wunsch beifügend, es möchten, wie für die ganze, so leistungsfähige und vielseitige Solothurner Industrie, speziell auch für Gerlafingen doch bald wieder bessere Zeiten kommen, würdig der trefflichen Einrichtungen, wie der Energie und Schaffensfreude der Leiter und Ingenieure des Werks.

Mit solchen Wünschen für das Wohlergehen der Solothurner Freunde, die als verhältnismässig kleine Sektion dem S. I. A. so unvergessliche Stunden und Tage bereitet, und mit herzlichem Dank für all das Gebotene trennte man sich gegen Abend. Im gleichen Sinne schliessen auch wir unsern Bericht, der noch lange nicht erschöpfend ist, und nur versucht, ein Stimmungsbild von dem schönen Fest zu skizzieren. C. J.

### Miscellanea.

**Union internationale des Chemins de fer (U. I. C.).** Eine vom 17. bis 21. Oktober 1922 in Paris abgehaltene Eisenbahn-Konferenz, zu der in Erledigung eines Beschlusses der Genueser Konferenz Vertreter der Eisenbahn-Verwaltungen sämtlicher europäischer Staaten (Russland ausgenommen), sowie als Grenzländer Japan und China eingeladen worden waren, und an der sich 28 durch insgesamt 69 Delegierte vertreten liessen, beschloss die Gründung einer „Union internationale des Chemins de fer“. Die Vereinigung tritt an Stelle des seit 1846 bestehenden „Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen“, dem vor dem Kriege ausser den deutschen die österreich-ungarischen, die rumänischen, die luxemburgischen und die holländischen Eisenbahn-Verwaltungen, sowie jene der Linie Wien-Warschau angehörten. Sitz des Vereins ist Paris. Als Präsident des „Comité de Gérance“ wurde Herr *Mange*, Direktor der Paris-Orléans-Bahn, gewählt, als Vize-Präsidenten je ein Vertreter der englischen, der deutschen und der italienischen Eisenbahn-Verwaltungen. Zweck des Vereins ist die Vereinheitlichung und Verbesserung der Bau- und Betriebsverhältnisse der Eisenbahnlinien im Hinblick auf den intern. europäischen Verkehr. Wir begrüssen diesen *wirklich* internationalen Verband!

**Schweizerischer Bundesrat.** Zum Bundespräsidenten für das Jahr 1923 wählte die Bundesversammlung Oberst *Karl Scheurer*. Die Verteilung der Departemente bleibt nach Beschluss des Bundesrates auch bezüglich der Stellvertretung die gleiche wie bisher:

	Herr Bundesrat	Vorsteher:	Vertreter:
Politisches Departement	"	G. Motta	Schulthess
Departement des Innern	"	E. Chuard	Häberlin
Justiz- und Polizeidepartement	"	Häberlin	Haab
Volkswirtschaftsdepartement	"	Ed. Schulthess	Scheurer
Militärdepartement	" Bundespräsident	K. Scheurer	Chuard
Finanz- und Zolldepartement	" Bundesrat	J. Musy	Motta
Post- und Eisenbahndepartement	"	R. Haab	Musy.

**Die Einphasen-Lokomotiven Typ 1B1 + B1 der Ateliers de Sécheron, Genf, für die S. B. B.** In der Beschreibung dieser Lokomotive ist auf Seite 109 eine kleine Berichtigung, bzw. Ergänzung anzubringen. Im fünften Absatz der Spalte rechts soll der zweite Satz wie folgt lauten: Erwähnenswert ist der Wirkungsgrad des Motors, der bei Vollast und 400 Volt *pro Anker, d. h. 800 Volt pro Zwillingsmotor* 90,5% (an der Welle gemessen) beträgt, bei einem Leistungsfaktor von  $\cos \varphi = 0,97$ .

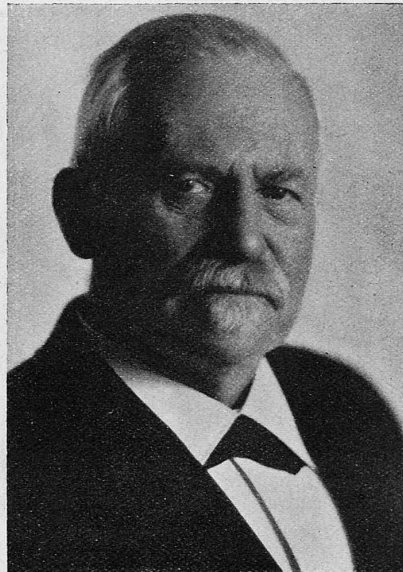
**Eidgen. Technische Hochschule. Doktorpromotion.** Die E. T. H. hat Herrn *Paul Josef Meier*, dipl. Chemiker aus Baden (Aargau) die Würde eines Doktors der *technischen Wissenschaften* verliehen [Dissertation: I. Ueber den Einfluss der Substituenten auf die Beständigkeit des Cyklobutanonringes; II. Ueber Methylenkohlenäurederivate]

**Nebenspannungen infolge vernieteter Knotenpunkt-Verbindungen eiserner Fachwerkbrücken.** Wir sind leider genötigt,

den Schluss dieses in Nr. 15, 16 und 17 erschienenen Artikels, der die reich illustrierten Ergebnisse der vorgenommenen Untersuchungen enthält, auf den nächsten Band zu verschieben.

### Nekrologie.

† **P. Miescher.** Wir gelangten, leider erst nachträglich, in den Besitz eines vorzüglichen Bildes unseres verewigten Kollegen, mit dessen Wiedergabe wir seinen vielen Freunden und Bekannten Freude zu bereiten hoffen. Den Lebenslauf Paul Mieschers haben wir schon auf Seite 277 dieses Bandes (am 16. Dez.) geschildert.



Dr. h. c. PAUL MIESCHER

Ingenieur

23. Aug. 1849

23. Nov. 1922

† **E. Burnat.** Nous recevons d'un lecteur veveysan la „Feuille d'avis de Vevey“ du 5 décembre, à laquelle nous empruntons les quelques lignes suivantes sur l'activité d'Ernest Burnat, l'architecte bien connu qui s'est éteint à Vevey au commencement de ce mois, dans sa 90<sup>me</sup> année: Né à Vevey le 7 octobre 1833, Ernest Burnat fut élève à l'Institut Sillig, à Bellerive, puis au Gymnase libre de Genève jusqu'en 1853. C'est dans un bureau d'architecte à Mulhouse, patrie de sa mère née Dollfus, qu'il fit son apprentissage, pour suivre ses études à Paris, à l'Ecole Impériale et Nationale des Beaux-Arts, de 1854 à 1859. Il en fut proclamé élève de première classe. Pendant ses études il fit un grand voyage de six mois en Orient, en Egypte, Syrie, Constantinople, la Grèce et l'Italie. Il s'établit à Vevey en 1861, associé à M. Charles Nicati, syndic de Vevey. Cette association dura vingt-deux ans; notons parmi les œuvres qui sont sorties de cette collaboration; l'Hôtel du Lac à Vevey, l'Hôtel National à Montreux, le Grand Hôtel des Salines de

Bex, l'Hospice du Samaritain, l'ancienne Ecole primaire des Garçons à Vevey, la restauration du clocher de Saint-Jean avec son horloge, et de très nombreuses villas.

Ernest Burnat fut professeur d'architecture de 1865 à 1868 à l'Ecole Spéciale de Lausanne, actuellement l'Ecole d'Ingénieurs. Il fit partie d'un grand nombre de jurys de concours d'architecture. Il fut membre notamment des commissions de restauration des Eglises de Saint-Martin à Vevey, de Saint-Sulpice, de Lutry, du Château de Chillon, dès la fondation de l'Association en 1888, et l'année dernière encore, il était chargé de l'aménagement si admirablement compris des abords du Château de Chillon. Pendant vingt-deux ans, il fut membre, puis secrétaire de la commission technique de la restauration de la cathédrale de Lausanne. Il fut également conseiller municipal de 1889 à 1897 et député au Grand Conseil de 1875 à 1887. Son activité municipale peut se résumer dans les quelques grandes œuvres auxquelles il a participé et celles qu'il a personnellement réalisées. Ce sont — sans parler des travaux non exécutés mais laborieusement préparés, comme le port et le rétablissement du quai effondré, etc. — le quai de Plan, la Promenade Entre-Deux-Villes, le Boulevard de Saint-Martin, l'annexion du Quartier de Plan.

Honorons la mémoire de celui qui fut un bon patriote, un parfait citoyen, et dont la vie fut toute de probité et de droiture.

† **Ed. Würmli.** Noch ohne Kenntnis des in letzter Nummer (S. 287) erschienenen Nachrufs sandte uns ein persönlicher Freund des Verstorbenen das hier veröffentlichte Bild samt einem längern Nekrolog, dem wir gerne die nachfolgenden, das Wesen des allgemein geschätzten Kollegen Würmli besonders schön kennzeichnenden Sätze entnehmen:

Als Ingenieur von hoher mathematischer Begabung und grosser Klarheit des Denkens im Eindringen in die Zusammenhänge der physikalischen Welt, besass Würmli aber auch den ungetrübten Blick für die unmittelbar praktische Anschauung der Dinge und Verhältnisse. So war er, der selbstsichere Konstrukteur, zugleich Theoretiker genug, um auch die höchstgelegenen Gebiete in der Literatur seines Faches zu beherrschen.

Als Mensch besass er eine nicht alltägliche Harmonie und Ausgeglichenheit in der Verteilung von Verstand und Gemüt; er war von jener einfachen, fröhlichen und gläubigen, im Volke wurzelnden Art, deren Atmosphäre frohe Tätigkeit ist und herzhaftes Zuversicht. Und wie er Allen gut war, mussten ihn alle lieben. Er half wo immer es zu helfen gab, und wo er nicht eben Gutes tun konnte, da spendete er gerne ein fröhliches, ein witziges Wort.

So sahen wir ihn, dem schon zur Studienzeit die Mitarbeit an der Verwirklichung der elektrischen Traktion als Lebensaufgabe vorschwebte, mit der ganzen Hingabe seines warmblütigen Temperaments diese Idee verwirklichen, und wahrhaft tragisch ist es zu nennen, wie er in der Erfüllung dieser Idee so grausam sein junges Leben lassen musste.

A. v. M.

## Literatur.

**Die Juragewässer-Korrektion.** Bericht über die Vorgeschichte, Durchführung, Wirkung und Neuordnung 1921 der Korrektion der seeländischen Gewässer von Entreroches bis Luterbach. Bearbeitet und herausgegeben im Auftrage des bernischen Regierungsrates durch die Abteilung Juragewässerkorrektion der Baudirektion. Von A. Peter, Ingenieur. Zu beziehen bei der Abteilung Juragewässerkorrektion in Bern oder im Buchhandel zum Preise von Fr. 8,50.

Das vorliegende Buch verdankt seine Entstehung der Verordnung des bernischen Regierungsrates, der mit den notwendig gewordenen Arbeiten einen Bericht wünschte über die bestehenden Verhältnisse. „Juragewässer“ nennt man die Gewässer, die sich am Fusse der ersten Jurakette gesammelt haben, dort die drei Seen, Murten-, Neuenburger- und Bielersee bilden und vereinigt in der Aare in nordöstlicher Richtung dem Rheine zufließen. Durch die aus ihren Oberläufen mitgebrachten Geschiebe waren beim Eintritt in das Seegebiet Verhältnisse entstanden, die die Gegend des Seelandes der Versumpfung mit ihren bösen Folgen auslieferten. Die Tatkraft der Seeländer vermochte es, dem verheerenden Einfluss der Gewässer Einhalt zu tun. Es geschah dies durch die Juragewässerkorrektion, die zu den grössten kulturtechnischen Taten des Landes zu rechnen ist. Unzählbar sind die Werke, die sie schuf, und unschätzbar ist der Segen, den sie dem Landesteil brachte. Wo früher traurige Sümpfe ihre giftigen Dünste ausstrahlten, wo früher weite Flächen den Ueberschwemmungen ausgeliefert und die mageren Erträge dem Landwirt nur zu oft zerstört wurden, dort dehnen sich nun fruchtbare Felder und schöne Kulturen aus. Das hat die Juragewässerkorrektion bewirkt, die in den Jahren 1868 bis 1891 durchgeführt wurde. In ihren Auswirkungen liegt der unzweifelhafteste Beweis für das Gelingen des Werkes und für die Richtigkeit der genialen Ideen der Ingenieure, die dieses Meliorationswerk I. Ranges schufen.

Nie aber kann ein Werk für alle Zeiten genügen. Neue Zeiten bringen neue Zustände und neue Forderungen. Sie erhoben sich auch hier; berechnete und unberechtigte Klagen wurden laut gegen die Juragewässerkorrektion. Allzusehr lebten die Behörden im Glauben, dass nach der Durchführung der Korrektion alles geregelt sei und da im Lauf der Zeit die Orientierung über das Werk mehr und mehr verloren ging, zudem ein zusammenhängender, umfassender Bericht fehlte, blieb alles mehr oder weniger unangeklärt. Landwirtschaft, Kraftwerke, die Schifffahrt-Pioniere, die Fischerei stellten ihre teilweise stark auseinandergehenden Begehren und so gut es ging wurde geholfen. Doch blieb alles nur Flickwerk, weil eben der Blick fürs Ganze verloren gegangen war.

Endlich im Jahre 1919 entschloss sich der Regierungsrat des Kantons Bern, auf eine Motion hin, die Angelegenheit gründlicher zu prüfen. Der Baudirektion wurde eine besondere Abteilung beigegeben und dafür die nötigen Kredite bewilligt. Das vorliegende Buch ist nun das Resultat der Untersuchungen, entstanden aus den überall zerstreuten Akten der Juragewässerkorrektion und

aus den Neuaufnahmen im Gelände. Dass der Bericht nicht nur in Regierungsrats- und Grossrats-Bibliotheken untergeht, sondern im Buchhandel zum geringen Preis von Fr. 8,50 erhältlich ist, scheint so lobenswert, dass es erwähnt und zur Nachahmung empfohlen werden muss.

Der Bericht gibt in seinem ersten Teil ein äusserst interessantes und übersichtliches Bild über die ganze *Vorgeschichte* der Juragewässerkorrektion, die bis zum Anfang des vorletzten Jahrhunderts zurückreicht. Es ist sowohl für den Techniker wie für jeden Andern ungemein lehrreich, den verschiedenen Projekten und Verbesserungsvorschlägen nachzugehen und zu erkennen, was für Arbeiten zu leisten und was für Schwierigkeiten in technischer, finanzieller und hauptsächlich (wie gewohnt!) in politischer Hinsicht zu überwinden waren, bis zum Werke geschritten werden konnte.

Der zweite, der Hauptteil, macht uns dann bekannt mit der *Durchführung und Wirkung der Korrektion*, die für die einzelnen Kantonsgebiete getrennt erfolgte, immerhin doch nach dem einheitlichen, grossartigen Projekte des Bündner Ingenieurs La Nicca. Wir finden sehr übersichtlich zusammengestellt alle technischen und sonstigen Angaben über die allgemeine Bauorganisation, dann über die einzelnen Objekte, wie Nidau-Büren-Kanal, Aarberg-Hagneck-Kanal, Broyekanal, Zihlkanal und die Binnenkorrekturen in den verschiedenen Gebieten. Alle die Zahlen über Gefällsverhältnisse, Wassermengen, Querschnittsbemessungen werden jedem Techniker sehr wertvoll sein, neben den Ueberblicken über den Aufbau der gesetzlichen Grundlagen eines solchen Werkes und weiter neben dem Ueberblick über die Wirkungen in hydraulischer und kulturtechnischer Beziehung.

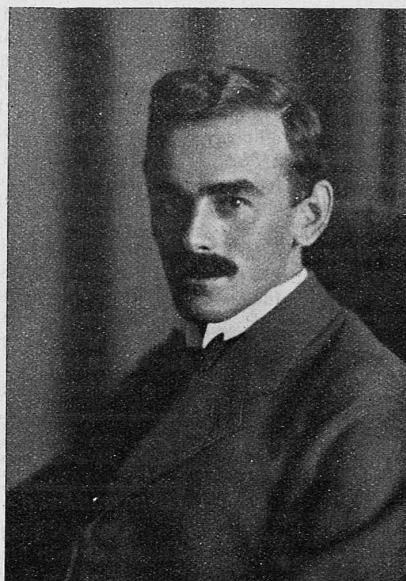
Die logische Weiterfolge führt im dritten Teil des Buches zu den *heutigen Forderungen und zur vorgesehenen Neuordnung*. Zuerst werden die seitherigen Vorschläge und Projekte zur Verbesserung der bestehenden Schäden erörtert und im letzten Abschnitt kommt das unter der Leitung des Verfassers ausgearbeitete Projekt für die II. Juragewässerkorrektion zur Diskussion. Die Begründungen für die vorgesehenen Bauten sind hier in ihrer Gliederung in einen landwirtschaftlichen, hydrologischen und baulichen Teil enthalten, auch ihrem Nutzen und ihren Kosten ist ein Kapitel gewidmet. So stellt also der Bericht ein abgeschlossenes Ganzes dar über das grosse nationale Kulturwerk.

Der Wert des Buches wird namentlich erhöht durch die Beilagen, die Uebersichtskarten, Profile, Kurvenpläne, Situationspläne und Schnitte der zukünftigen Wehranlagen usw. in muster-gültiger Ausführung enthalten. Auch die geschickt im Text eingestreuten Abbildungen sind zu erwähnen. Sie vermögen, wie immer, deutlicher zu reden als Worte, und dass wir Männern wie Dr. R. Schneider, La Nicca und Bridel in ihren Bildnissen begegnen, kann uns nur freuen. Der ganze Bericht ist glücklich so abgefasst, dass der Techniker und der Laie ihn mit Nutzen durchgehen können, weshalb ihm hauptsächlich im Gebiet, das die frühere und kommende Juragewässerkorrektion umfasst, eine grosse Verbreitung zu wünschen ist. Er wird die beste Werbeschrift bilden für das, was noch geleistet werden muss, und führt hoffentlich alle die zahllosen falschen Mutmassungen, Beschwerden und Proteste im Seeland auf das richtige Mass zurück.

Nicht unerwähnt möge noch die erfreuliche Tatsache bleiben, dass der vom Regierungsrat berufene Verfasser, Ingenieur Peter, ein Aarberger Bürger ist, also aus dem Zentrum der durch die Juragewässerkorrektion berührten Gegend stammt. So ist er schon von klein auf mit den Verhältnissen vertraut, was dem Bericht mit seiner verwickelten Materie unzweifelhaft genützt hat und noch mehr der zukünftigen Arbeit nützen wird.

H. M., Ing.

Führer durch die Stadt Solothurn. Herausgegeben vom Verkehrs- und Verschönerungs-Verein der Stadt Solothurn. Mit zahlreichen Handzeichnungen von Arch. E. Fröhlicher, Paul



EDUARD WÜRMLI

Elektro-Ingenieur

15. Dez. 1890

29. Nov. 1922