

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 87/88 (1926)
Heft: 5

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: 13.01.2026

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

Der Präsident verdankte den überaus instruktiven Vortrag und beglückwünschte die Firma zu ihrem so erfolgreichen Wirken. Dr. h. c. E. Haefely lud dann mit launigen Worten die Anwesenden zu einem Trunk ein, bei dem abermals ein mehrfaches Knallen durch den Versuchsraum ertönte. Die „gespannten“ Erwartungen wurden somit nicht nur im ersten, sondern auch im zweiten improvisierten Teile des Abends weit übertroffen.

In das vom Präsidenten als akustischer Versuch auf die HH. Dore's Haefely ausgebrachte Hoch stimmten alle für den in jeder Beziehung genussreich verbrachten Abend dankend und freudig ein. Schluss um 23 Uhr. Der Protokollführer: W. F.

PROTOKOLL

der V. Sitzung im Vereinsjahr 1925/26,

Mittwoch, den 16. Dezember 1925, 20¹/₂ Uhr, im „Braunen Mutz“.

Vorsitz: Präsident A. Linder. Anwesend 60 Mitglieder.

Der Vorsitzende begrüsst im besondern den Referenten des Abends, Herrn Ing. K. Beuerle aus Friedrichshafen.

1. Die Umfrage wird nicht benützt.

2. Der Präsident gibt das Wort zu seinem Vortrage Herrn Ing. K. Beuerle; das Thema ist insofern abgeändert worden, als nicht über die Probefahrten des Z. R. III, sondern im Anschluss an die Erklärung des eigentlichen Baues der Zeppeline zum ersten Male in der Schweiz über die *Amerikafahrt* gesprochen wird.

Ueber den Bau der Zeppeline kann auf das Protokoll der Sektion Zürich in Band 85, Nr. 7 vom 14. Februar 1925 hingewiesen werden, ferner auf Band 84, Seiten 132 bis 134. Ing. Beuerle, der seit dem Jahre 1910 den Zeppelinwerken als Fahringenieur angehört, und bis 1917 mit Graf Zeppelin Flüge ausgeführt hat, war die kompetente Persönlichkeit, uns in das Wesen des so komplizierten Baues, mit der bis aufs äusserste ausgedachten Maschinerie und Apparatur, einzuführen.

Eine reich ausgestattete Bildersammlung veranschaulichte den Bau in allen Einzelheiten. Im zweiten Teile des Vortrages konnte man mit Spannung der denkwürdigen Amerikafahrt lauschen, die so überaus gelungen verlaufen ist. Den Baslern ist das bekannte Motorengeräusch an jenem nebligen Sonntag Morgen noch in Erinnerung.

In raschem Fluge machte man in Gedanken die Fahrt über Frankreich mit, und beim Golf von Vizcaya gings dem offenen Meer entgegen. Abwechslungsreiche Bilder zeigten uns auch die Zustände an Bord selbst; die Verlängerung der Führerstunde beim Ueberqueren des Aequators, das Skaten der Mannschaft und die Mitteilung verschiedener Menus ohne Alkoholzugabe ergänzte das Bordbild.

Rascher als gewünscht war man am Ziele, und mit einigen Schleifen über New York gings nach Lakehurst, wo das Luftschiff landete und von amerikanischen Marine-Mannschaften in die grösste Luftschiffhalle der Welt hineingezogen wurde.

So wurde ohne Störung die Fahrt miterlebt und mit herzlichem Dank schloss der Präsident die Sitzung um 22.45 Uhr.

Nachher sassen noch einige Mitglieder und Flugfreunde mit dem Referenten eine Stunde zusammen, der noch manch Wissenswertes aus seiner Fliegerlaufbahn, namentlich aus seinen Kriegserinnerungen auf gemütlich schwäbisch zu erzählen wusste und die kleine Gesellschaft mit eigenen photographischen Aufnahmen, namentlich eines guten Baselbildes, zur Erinnerung an den Abend bedachte.

Der Protokollführer: W. F.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

PROTOKOLL

der VII. Sitzung im Vereinsjahr 1925/26

Mittwoch, den 13. Januar 1926, 20.15 Uhr, auf der Schmidstube.

Vorsitzender Ing. A. Walther, Präsident. 210 Anwesende.

Der Vorsitzende begrüsst die Anwesenden, insbesondere den Vortragenden des Abends und die Herren Kreisdirektor Dr. E. Locher, Stadtrat Dr. E. Klöti und Stadtrat Dr.-Ing. H. Bertschinger.

Das Protokoll der V. Sitzung ist in der „Bauzeitung“ erschienen und wird genehmigt. — Ing. L. Bona, Ing. O. Straub und Ing. R. Haefely sind zu den Einzelmitgliedern übergetreten; Ing. Hans Studer ist in unsere Sektion übergetreten, und die Ing. Jakob Müller und Jakob Wickart sind in den S. I. A. und in unsere Sektion aufgenommen worden.

Die Umfrage wird nicht benützt.

Vortrag von Herrn S. B. B. Oberingenieur A. Acatos, Zürich: *Um- und Neubauten im Hauptbahnhof Zürich.*

Der Referent gibt einen von Lichtbildern begleiteten Ueberblick über den ersten Bahnhof in Zürich 1847 für die Strecke Zürich-Baden. Infolge Wachstums der Stadt und Einführung neuer Linien wurde 1865 der Umbau des Aufnahmegebäudes und der Hallen nach Plänen, die sich auf einen Entwurf Sempers stützten, begonnen und 1871 beendet. Während drei Jahrzehnten erfüllte dieser die an ihn

gestellte Aufgabe. Die Steigerung des Verkehrs und die Einführung neuer Linien bedingte dann eine weitere wesentliche Vergrößerung, die 1897 durchgeführt wurde. Im heutigen Kopfbahnhof Zürich münden sechs Haupttrichtungen ein, auf denen sich auch der Vorort-Verkehr Zürichs abwickelt, und zu denen noch die rechtsufrige Seebahn kommt. Die Verkehrsentwicklung wird an Hand einer graphischen Tabelle dargestellt. Im Jahre 1910 erwies sich neuerdings eine Erweiterung des Hauptbahnhofs als notwendig und im Jahre 1916 wurde durch die Organe der S. B. B. ein generelles Bauprojekt über die abschnittsweise Erweiterung der Bahnhofanlagen aufgestellt und die Behörden des Kantons und der Stadt Zürich beauftragten (1918) eine Expertenkommission, es zu begutachten. Weitere Projekte führten im Mai 1919 zum Entwurf eines Durchgangsbahnhofs. Die früheren Entwürfe und das neue Projekt eines Durchgangsbahnhofs werden eingehend besprochen. Betriebstechnisch sind die Vorteile eines Durchgangsbahnhofs gegenüber einem Kopfbahnhof bedeutend, Rücksichten auf den Stadtorganismus und die Bequemlichkeit der Reisenden können aber zum Kopfbahnhof führen. Ausschlaggebend sind die Fragen der Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit. Bei einem Durchgangsbahnhof kann rund 1 Mill. Fr. Betriebsersparnis erzielt werden, die Mehrkosten der Anlage eines solchen übersteigen aber den Betrag von 20 Mill. bedeutend. So kann nur eine gewünschte grössere Leistungsfähigkeit zu Gunsten des Durchgangsbahnhofs entscheidend werden. In den Jahren 1920 bis 1924 haben die S. B. B. neue Projekte für einen Kopfbahnhof und einen Durchgangsbahnhof aufgestellt; die hohen Kosten verlangen und die Verkehrsanforderungen ermöglichen aber einen etappenweisen Ausbau, wodurch auch der Entscheid, ob Kopf- oder Durchgangsbahnhof, hinausgeschoben werden kann.

Der Referent kommt dann auf die Gutachten der Experten, sowie die Projekte der S. B. B., speziell auf die Hauptfragen: die Anzahl der ein- und auszuführenden Geleise, die Art der Linienführung, die Anzahl der Perrongeleise und der damit zusammenhängenden Fragen zu sprechen. Die einzelnen Bauetappen werden behandelt: die Erstellung der neuen Lokomotivremise, das grosse Postdienstgebäude, die Umgestaltung des jetzigen Bahnhofgebäudes mit der Vermehrung der Perrongeleise.

Die interessanten Ausführungen werden vom Vorsitzenden und den Anwesenden bestens verdankt. An der folgenden Diskussion beteiligten sich Prof. C. Andreae und Ing. O. Höhn, der von ihm und Bahnpostverwalter C. Meyer vorgeschlagene Projekte für einen Durchgangsbahnhof sowie für die I. und II. Etappe der Kopfbahnhof-Erweiterung bespricht.

Schluss 22¹/₂ Uhr.

Der Aktuar: O. C.

Basler Ingenieur- und Architekten-Verein.

Mittwoch den 3. Februar 1926, 20 Uhr, im „Braunen Mutz“.

Vortrag (mit Lichtbildern) von Prof. Dr. Konrad Escher „*Englische Kathedralen*“.

S. I. S.	Schweizer Technische Stellenvermittlung Service Technique Suisse de placement Servizio Tecnico Svizzero di collocamento Swiss Technical Service of employment
-----------------	--

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telephone: Selnau 25.75 — Telegramme: INGENIEUR ZÜRICH
Für Arbeitgeber kostenlos. Für Stellensuchende Einschreibgebühr 2 Fr. für 3 Monate.
Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. *Auskunft* über offene Stellen und
Weiterleitung von Offerten erfolgt *nur gegenüber Eingeschriebenen*.

Es sind noch offen die Stellen: 634 a, 650, 652, 653, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 667, 669, 670, 671, 672, 674, 677, 679, 682, 683, 684, 685, 686.

Junger *Maschinen-Ingenieur* mit allg., guter Fach-Ausbildung, als Walz-Ingenieur in Aluminiumwerk. Deutsche Schweiz. (671 a)

Betriebs-Chemiker, der speziell in der Baumwollbranche theoretische und praktische Kenntnisse besitzt und sich über längere und erfolgreiche Betriebspraxis in der Färberei und Ausrüstung ausweisen kann, für Färberei in der Ost-Schweiz. (676 a)

Junger, seriöser *Bautechniker-Bauzeichner* mit abgeschlossener Technikumbildung oder Lehrzeit und etwas Praxis. Eintritt sofort. Kanton Bern. (687)

Tiefbau-Techniker oder *Geometer* (guter Zeichner) für Uebersichtspläne und Planschriften, für einige Monate. Basel. (688)

Maschinen-Techniker, womöglich aus der Textilbranche oder Transmissionsbranche, als Reisetechner. Perfekt Französisch und Deutsch. Kanton Zürich. (689)

Jüngerer *Techniker* für Entwürfe von Zeichnungen für den Bau elektrischer Anlagen. Anstellung vorläufig provisorisch. Basel. (690)

Maschinen-Techniker für Werkzeuge, mit Werkstatt- u. Konstruktionspraxis. Kanton Zürich. (691)

Constructeur ayant plusieurs années de pratique et une expérience approfondie, pour usine spécialisée dans la fabrication des transformateurs statiques de tout genre. France. (693)