

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 105/106 (1935)
Heft: 19

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: 15.01.2026

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

seines Wirkens, Produktion und Qualität der Erzeugnisse zu erhöhen. Manche wertvolle Neuerung ist unter seiner Hand entstanden.

Als Sechzigjähriger zog er sich aus der Fabrikätigkeit zurück, nicht aber um sich zur Ruhe zu setzen, sondern um sich als technischer Berater bis ins hohe Alter zu betätigen, zeitweilig allerdings durch gesundheitliche Störungen behindert. In der Vaterstadt hat der Weitgereiste seine Tage beschlossen. Wer nicht nur den bedeutenden Fachmann, sondern auch den Menschen Züblin kannte, in dem ausser der unbändigen Arbeitskraft auch ein warmes Herz für andere, namentlich jüngere Kollegen steckte, dem wird er in dauerndem Andenken bleiben.

Für den Text-Teil verantwortlich die REDAKTION:

CARL JEGHER, WERNER JEGHER, K. H. GROSSMANN.

Zuschriften: An die Redaktion der S B Z, Zürich, Dianastrasse 5 (Telephon 34507).

MITTEILUNGEN DER VEREINE.

S.I.A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

1. Sitzung (Hauptversammlung), 23. Oktober 1935.

Der Präsident eröffnet die Sitzung mit der Begrüßung des Referenten Ing. Carl Jegher (der freundlicherweise für den verhinderten Kollegen Ing. R. Gsell eingesprungen ist), der Gäste, darunter von Obering. A. Sutter aus Chur, der Herren Dir. H. Hürlimann und Dr. Schmidlin vom Schweiz. Automobilklub, Kant.-Ing. K. Keller und Dr. Th. Gubler vom Autostrassenverein, Betriebschef Alb. Meier, SBB Zürich, und Dr. M. Senger von der Schweiz. Verkehrszentrale, sowie der 93 Mitglieder. Der Jahresbericht 1934/35 wird nach Ehrung der verstorbenen Mitglieder, unter denen noch die Architekten Paul Ulrich und Gubler-Künzli nachzutragen sind, genehmigt. Mit besonderer Dankbarkeit werden dabei erwähnt: Ing. R. F. Stockar, Vorstandsmitglied, Prof. C. Zwicky, früherer Präsident, und Arch. Paul Ulrich, Ehrenmitglied des Vereins und langjähriger Präsident der Bürgerhauskommission. — Die Neuorganisation des Vereins hat sich im 1. Jahre ihres Bestehens bewährt; es wurden vier Delegiertenversammlungen abgehalten. Der Präsident dankt allen Mitarbeitern und bittet die Vereinskollegen um weitere Mitwirkung und Unterstützung.

Die Jahresrechnung 1934/35 wird vom Quästor Ing. Werner Jegher vorgelegt und der Revisorenbericht verlesen, diese sowie das Budget für das neue Vereinsjahr 1935/36 werden genehmigt. Die Jahresrechnung 1934/35 weist Fr. 5904,75 Einnahmen auf, denen Fr. 4580,49 Ausgaben gegenüberstehen. Nach Abschreibung von 2145 Fr. auf den Wertschriften ergibt sich für die laufende Rechnung ein Vermögens-Rückschlag von Fr. 820,74. Von den Ausgaben sind die Hauptposten: Vorträge und Saalmiete Fr. 1147,31, Bureau-Spesen u. s. w. Fr. 1533,18; Subventionen 1900 Fr., davon 1000 Fr. an das Bürgerhaus-Werk und 800 Fr. an das S. I. A.-Sekretariat. Das Vereinsvermögen betrug am 30. Sept. d. J. Fr. 47 173,16, worin der Baufonds mit Fr. 28 907,80 inbegriffen ist. Auf den Wertschriften des Baufonds wurde eine Abschreibung von Fr. 1537,50 vorgenommen. Der Quästor berichtet ferner über den Stand der Notopfer-Aktion, für die bis Ende September Beiträge von 254 Spendern im Gesamtbetrag von 37 676 Fr. eingegangen sind, wozu noch Fr. 1418,45 Zinsen kommen. Es sind an fünf Kollegen zusammen 1850 Fr. ausgerichtet worden.

Wahlen: Wiedergewählt werden die Vorstandsmitglieder A. Gradmann, Arch., Prof. L. Karner, Ing., M. Kopp, Arch., und Max Meyer, Ing. An Stelle des verstorbenen Ing. R. F. Stockar wird neu in den Vorstand gewählt: Ing. H. Puppikofer. Als Rechnungsrevisor scheidet Ing. R. Henzi aus, an seine Stelle tritt Arch. R. Winkler, neu kommt hinzu Ing. A. Wickart. — Von den Delegierten treten zurück: Arch. H. Streuli, Regierungsrat, und Prof. M. ten Bosch; sie werden ersetzt durch Arch. Robert Winkler und Ing. R. Henzi. Alle anderen Delegierten werden bestätigt.

Unter allgemeiner Umfrage erklärt Ing. Ch. Chopard als Präsident des «V. E. S. I.» die Gründung des «Verbandes der selbständig prakt. Eisenbeton- und Stahlbau-Ingenieure» des Kantons Zürich als einer vom Z. I. A. unabhängigen Verbindung, deren Mitglieder dem S. I. A. angehören und akademische Bildung nachweisen müssen. Der VESI wünscht eine Vertretung im Vorstand des Z. I. A. und ersucht diesen, das Begehren bei einer nächsten Vakanz oder spätestens in zwei Jahren zu erfüllen. Der Präsident antwortet, der Vorstand sei bereit, an den «VESI» zu denken, für die Zukunft, jedoch ohne Verpflichtung für einen Dauerzustand, da sonst auch andere Berufsgruppen, die grösser sind, als der VESI, Anspruch auf Vertretung stellen könnten. — Einer Einladung von Kantonsbaumeister H. Wiesmann zufolge können die Vereinsmitglieder einzeln und in kleinen Gruppen das Gerüst am Grossmünsterturm zur Besichtigung der Renovationsarbeiten besteigen. Die Ausstellung der Wettbewerbentwürfe für die Durchgangsstrassen von Schaffhausen in der E. T. H. ist bis 3. Nov. geöffnet, die gemeinsame Besichtigung findet am 24. Oktober um 20.15 Uhr statt. — Ing. R. A. Naef fragt an, ob es nicht möglich wäre, zur Arbeitsbeschaffung aus dem Baufonds des Z. I. A. Projektstudien für ein

Vereinshaus in Angriff nehmen zu lassen. Der Präsident erklärt die Baufrage als noch vollkommen fernliegend, eher könnte in der Frage von Vereinsräumlichkeiten eine Beteiligung bei grösseren Projekten in Frage kommen. — Ing. P. Zigerli regt an, den allfäll. Verkauf von Wertpapieren zu prüfen, um weitere Verluste auf den Wertpapieren nach Möglichkeit zu bannen. — Prof. H. Jenny erinnert an die Arbeitslosigkeit in Akademikerkreisen. Er hofft auf mehr Verständnis für die Lage der Akademiker in Bern und regt an, das C. C. möge in Bern dahin wirken, dass in der angefangenen Weise weitergegangen werde; Hauptsache sei, dass geholfen werde, allenfalls auch mit der Notopfersumme. Der Präsident gibt hierzu bekannt, dass gerade am vergangenen Tage eine Konferenz stattgefunden habe, an der Präsident S. I. A. P. Vischer und Vertreter des B. I. G. A. (Arbeitsbeschaffung) anwesend waren. — Ing. K. Kieser erhält auf seine Anfrage, was für Veranstaltungen der Vorstand zur Behandlung der brennenden Wirtschaftsfragen vorgesehen habe, die Mitteilung, dass am nächsten Sitzungsabend Ing. F. Wüthrich sprechen werde über «Wie und wann kann die Arbeitslosigkeit durch Bauaufgaben gemildert werden.»

Um 21.20 Uhr kann Ing. C. Jegher mit seinem Vortrag beginnen:

«Probleme grosser Autotunnel in den Alpen.»

Einleitend erinnerte der Referent aus 30jähriger Erfahrung an der «SBZ» an die Konjunkturrellen in der Verkehrstechnik: Zu Anfang des Jahrhunderts der Kampf um eine Ostalpenbahn, wobei sich Splügen und Greina-Tunnel bis auf 800 m Portalthöhe herab und auf 27,5 km Tunnellängen gegenseitig hinaufsteigerten («SBZ», 1905/12); dann die Phrasen hemmungsloser Binnenschiffahrts-Apostel, mit Schiffahrtshäfen für 1000 t-Kähne für Zürichseedorfer und mit Caminadas Schleusentreppe über den Splügen; in jüngerer Zeit Autostrassen-Utopien und heute tiefliegende Autotunnel, wovon dieses Jahr über ein Dutzend auf dem Markt angepriesen werden. In allen diesen Uebersteigerungsperioden hat der Referent je und je *unsachliche Uebertreibungen* bekämpft, und die Technikerschaft davor gewarnt, der Öffentlichkeit den Blick zu trüben für eine nüchterne Meinungsbildung in Verkehrsfragen. Das Gleiche ist auch der Zweck des heutigen Vortrages. — In bautechnischer Hinsicht wurden alle mehr oder weniger bekannten Autotunnelprojekte anhand von Lichtbildern erläutert; es sei hierüber verwiesen auf den Aufsatz Ed. u. Gg. Gruner, samt Nachwort der Redaktion, in Nr. 15 der «SBZ» (vom 12. Okt. d. J.). Sodann wurde anhand graphischer Darstellungen die *Bedürfnisfrage* besprochen und festgestellt, dass für alle diese Tunnelprojekte die Zeit noch nicht da sei (vgl. unsern heutigen Leitartikel). Wenn überhaupt ein Alpen-Autotunnel in Frage käme, dürfte dies am ehesten der Bernhardin sein; er wäre der billigste und liegt gut zwischen Julier und Gotthard. Schliesslich kamen die bisherigen Leistungen der Eidg. Postverwaltung und des Kantons Graubünden zur winterlichen Offenhaltung des Alpenüberganges Chur-Julier-Maloja-Chiavenna zur Darstellung (vgl. auch S. 219 d. Nr.), sowie die Leistungen der SBB im Gotthard-Autotransport. Den Schluss bildete eine Mahnung an die Ingenieure zu gewissenhafter Kalkulation und sachlicher Beratung der Öffentlichkeit in derartiger einschneidenden Verkehrsfragen, endlich ein Wunsch an die Automobil- und Autostrassenverbände um Beschaffung genauerer statistischer Unterlagen über die Verkehrsverhältnisse und ihre realen Bedürfnisse, die unerlässliche Voraussetzung jeder ernsthaften Projektierungsarbeit. (Autoreferat.)

Die Diskussion über den mit lebhaftem Beifall verdankten Vortrag artete, dank der zielbewussten Leitung durch den Präsidenten, nicht in einen Wettkampf zwischen Vertretern verschiedener Tunnelprojekte aus, sondern brachte interessante Aufschlüsse namentlich über die Bedürfnisfrage, worin sich eine erfreuliche Uebereinstimmung zwischen den Bahn- und den Auto-Vertretern ergab.

Nach zustimmenden Worten Ing. H. Blattners zur Forderung erwiesener Wirtschaftlichkeit gab Kant.-Ing. A. Sutter (Chur) neuere Einzelheiten über die verkehrspolitische Bedeutung und die technische Durchführung der Offenhaltung des Juliers bekannt. Dir. H. Hürlimann (A. C. S.) unterstrich die Bedeutung des Touristenverkehrs, der die schönsten Wege den kürzesten vorzieht. Ein Tunnel zieht die Touristen nicht an. Deutschland vergrössert durch die Reichsautobahn Karlsruhe-Stuttgart-München-Tirol das Einflussgebiet des Brenners nach Westen, anderseits würden die Franzosen weder durch einen Simplon noch durch einen Gotthard-Autotunnel veranlasst, von ihrem beliebten Südweg durch das Rhonetal abzuweichen. Hingegen hatte die Verbilligung der Bahntarife durch die SBB-Tunnel starke Zunahme dieses Verkehrs zur Folge. Im Tauern-tunnel werden Bahnwagen mit Längsverlad, wie sie C. Jegher angeregt hat, bereits mit Erfolg verwendet. Betriebschef A. Meier (SBB) nimmt die Anregungen des Referenten zur prompten Weiterleitung an die zuständigen Stellen der SBB gern entgegen. Das Simplon-Projekt (Abb. 37 der «SBZ» vom 12. Okt.) bezeichnet er als Annäherung und Utopie zugleich. — Besonders erfreulich war, den Worten des Bahnfachmannes so grosses Verständnis für die Bedürfnisse der Autofahrer entgegennehmen zu können.

Mit nochmaligem Dank an den Referenten schloss der Präsident die Sitzung um 23.35 Uhr.

Der Protokollführer: A. G.