

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 127/128 (1946)
Heft: 11

Nachruf: Bener, Gustav

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>

Der Umschlag auf Flusschiff vollzog sich, wie üblich, mit mechanischen Greifern, während die Entladung im Petroleum-Hafen durch zwei Schwimmkräne, in Ostwald ebenfalls mit mechanischen Greifern vor sich ging. Wer heute durch die Strassen der, trotz ihrer vielen Narben immer noch «wunderschönen» Stadt fährt, sieht an Stelle staub- und bakterienentwickelnder Schuttmassen, aus denen vor einem halben Jahre noch Möbel- und Stoffresten, verbogene Eisenstangen und morschtes Holzgebäck ragten, unter denen sogar nicht selten die Leichen verschütteter begraben lagen, sauber ausgeräumte Grundstücke, an deren Rand Backsteine oder anderes, noch verwendbares Material in Reihen aufgeschichtet ist. Das zurückgewonnene Baueisen ist inzwischen zu den Schrottsammelstellen, das Balken- und Brettermaterial zu den Bauplätzen gewandert, auf denen jetzt für öffentliche oder zivile Wohn- und Bureauzwecke Notbaracken errichtet werden. Am Broglie- und am Gutenbergplatz ragen noch turmhohe Kranen und heben die letzten Reste der Zerstörung weg. Aber vor vielen beschädigten Fassaden der Innenstadt sieht man schon wieder Holzgerüste und Abstützungen, sieht man Bauarbeiter und Bauhandwerker bei konstruktiver Arbeit.

Sobald wieder genügend Zement, Baueisen, Bauholz und vor allem Facharbeiter zur Verfügung stehen (der Regionaldelegierte lässt nichts unversucht, um das notwendige Material aus ganz Frankreich und aus den angrenzenden besetzten Gebieten Deutschlands zu beschaffen), wird die alte Stadt am Oberrhein mit der gewohnten Energie und den bisher erprobten Methoden das neue Material den hunderten von freigelegten Baustellen mit Schiff, Bahn oder Lastwagen zuführen. So wird und kann Strassburg als eine der ersten französischen Provinzstädte mit einer grosszügigen Neuerstellung seiner kriegsbeschädigten Gebäude beginnen, genau wie es die erste Stadt Frankreichs war, die einen systematischen Aufräumungsplan aufgestellt und durchgeführt hat. Die Strassburger haben damit bewiesen, dass es *in erster Linie planvoll durchdachter Zusammenarbeit* bedarf, um aus sinnlos zusammengeschlagenen Trümmern neue gradlinige und lichte Wohnstätten und aus dem Chaos der Zerstörung das geordnete Werk des Wiederaufbaues entstehen zu lassen.

Dr. Walter Bing

MITTEILUNGEN

Vom Montagehaus in den U. S. A. Der Wiederaufbau in den kriegszerstörten Ländern und die allgemeine Wohnungsnot haben der Arbeit an demontablen, halbpermanenten und permanenten Trockenbauweisen neuen Impuls gegeben. Je mehr auch bei uns an Montagehäusern gearbeitet wird, umso greifbarer zeigen sich natürlicherweise auch die Schwierigkeiten. Es tauchen dann jeweils Zweifel auf, ob die Schweiz neben dem Vorsprung des Auslandes noch wird konkurrieren können. Wir glauben daher der Sache zu dienen, wenn wir an dieser Stelle Berichte aus anderen Ländern veröffentlichen, in denen sich die Idee trotz der praktischen Schwierigkeiten schon deutlich festgesetzt hat. «Wird sich das Montagehaus durchsetzen?» fragt die halboffiziöse amerikanische Rundschau «Time» in ihrer Nummer vom 11. Februar 1946 und kommt zum Schluss: Vieleicht. Die Fabrikanten hoffen, im nächsten Vierteljahr 30 000 Wohnungen heranzubringen, bis Ende 1946 deren 150 000 — das unter der Voraussetzung, dass sie das nötige Material erhalten. Neben der Frage der Materialbeschaffung, die von der Regierung jetzt energisch an die Hand genommen wird, besteht für manche der grossen Firmen das grössere Problem, ihren Produktionsapparat erst auf Friedensbedarf umzustellen. Die grösssten Produktionsziffern werden von der «Gunnison Homes Inc.» erwartet — ein fertiges Haus alle 25 Minuten. Es werden Modelle angeboten zwischen 3500 und 8000 \$. komplett mit Installationen, Kühlschrank und Montage am Platz. Die Gesellschaft nimmt im März die Produktion im ersten Werk auf und im August im zweiten. «Precision Built Homes Corp.» offeriert 40 verschiedene Modelle von 3700 bis 10 000 \$ nach Architektenentwürfen. Sie hofft, die Produktion im Frühjahr aufnehmen zu können. «American Houses Inc.» steht mit sechs Werken für eine Produktion von 7000 Wohnungen im Jahr bereit, sobald sie die Materialien bekommt. Die Preise der Typen liegen zwischen 2700 und 20 000 \$. «Anchorage Homes Inc.» hofft frühestens im Sommer die Produktion aufzunehmen zu können mit einer Tagesleistung von 16 Wohnungen. Das Programm umfasst 41 Modelle von 3600 bis 7500 \$. «Brooklyn's Johnson Quality Homes» stellt zur Zeit sieben Modelle zwischen 2500 und 6100 \$ her; zusammen mit Fracht, Landserwerb usw. muss mit dem doppelten Betrag gerechnet werden. Die Gesellschaft hofft ihre diesjährige Leistung auf 5000 permanente Wohnhäuser zu bringen. — Architektonisch mussten diese Montagebauten, die zum grossen Teil durch die Warenhäuser

vertrieben werden, als Kleinvillen auffrisiert werden. Dagegen hat die «Fuller Houses Inc.» den konventionellen Weg verlassen und ein Modell entworfen, das in den heutigen Flugzeugfabriken in grossen Serien hergestellt werden soll: Zylindrische Baukörper aus Aluminium und Kunstharsch, getragen von einer Säule aus Chromnickelstahl. Vorläufig hat ein einziges Werk die Lizenz übernommen, es hofft mit der Produktion im Frühjahr zu beginnen. Preise sind noch nicht bekannt. Nach Ueberwindung aller Produktionsschwierigkeiten wird sich dem Montagehaus in Amerika das grössste Hindernis aber erst entgegenstellen: Der Widerstand gewisser Wirtschaftsgruppen. Schon heute haben es in einigen Städten die Bauunternehmerverbände zustande gebracht, dass durch knifflige Bestimmungen in den Baugesetzen der Montagebau verhindert wird. Ebenso sind von Seiten der Gewerkschaften Bestrebungen im Gange, die Montage und die Installation von modernen, fabrikmässig hergestellten Wohnungen in ihren Einflusszonen zu verweigern!

Markierung der Bergpfade. Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Wanderwege (SAW) hat es sich zur Aufgabe gestellt, durch Markierung die abseits der verkehrsreichen Strassen liegenden Bergpfade und Passwege all jenen Wanderlustigen zugänglich zu machen, die gemächliche Wanderungen über Pässe und Alpweiden den Gipfeltouren vorziehen. Diese zu markierenden Gebirgs-Wanderwege werden je nach Beschaffenheit des Geländes in zwei Kategorien eingeteilt: einerseits Wanderwege, die von jedermann ohne besondere Ausrüstung begangen werden können und anderseits Gebirgs-pfade wie Alpenpässe, Hüttenzüge usw., die höhere Anforderungen an die Bergtäglichkeit und Ausrüstung des Wanderers stellen. Die vorgesehenen und z. T. schon ausgeführten Markierungen sind: Bergwegweiser, die sich von den gewöhnlichen Wegweisern durch einen waagrechten roten Streifen im weissen rechten Tafelfeld unterscheiden; Wegmarken in der Form des im Flachland üblichen Rhombus, jedoch in den Bergfarben weiss-rot-weiss. Auf Weiden oder Geröllhalden, wo sich keine Wegmarken anbringen lassen, kommen Signalstangen zur Verwendung, deren oberer Teil in 30 cm breiten Streifen weiss-rot-weiss gestrichen ist. Masskizzen und Photos solcher Markierungen bringt «Strasse und Verkehr» 1945, Nr. 20.

Normung und Standardisierung im Bauwesen, dieses dornenvolle Thema, dem die letzte Sitzung des Z. I. A. gewidmet war (siehe das Protokoll in der heutigen Nummer), behandelt auch die «STZ» vom 10. Januar 1946. Ausführlicher, als er es hier (Bd. 122, S. 169* und 302*) getan hatte, berichtet Arch. E. Zietzschmann über den erfreulich entwickelten Stand der Sache in Schweden und Finnland. Ein Ueberblick über die schweizerischen Leistungen zeigt, dass fast alles auf private Initiative zurückgeht: durch Gross-Baufirmen und Fabrikanten normierte Fenster, Türen und andere Bauteile sind alles, was nebst zahlreichen Barackentypen geschaffen wurde und ausführlich im Bilde gezeigt wird. Die Schlussfrage lautet: Und unsere Verbände? Glücklicherweise kann darauf jetzt eine positive Antwort erteilt werden, die sich unter S. I. A. auf Seite 138 findet.

NEKROLOGE

† Gustav Bener. Ein bedeutender Mensch ist mit ihm von uns und uns voran in die Ewigkeit eingegangen. Er verschied am 25. Januar in seinem 73. Lebensjahre nach monatelangem stetigem Abnehmen der Kräfte, vor allem der Sehkraft und schmerzlosem Krankenlager, das mehr nur noch ein Hin- und Hiuerschlumern war; ein gütiges Geschick ersparte ihm einen langen Todeskampf. Wer Gustav Bener näher kannte, dem braucht nicht gesagt zu werden, wer und was er wirklich war; aber denen, die mit ihm nur wenig, vielleicht nur im amtlichen Verkehr in Berührung kamen oder ihn gar verkannten, möchte ein langjähriger Kollege und Freund es zu sagen versuchen; kurz, bündig und aufrichtig, im Sinne des gegen sich selbst objektiven, strengen, scharf kritischen, jeder Lobhudelei abholden Geistes, in dessen Banne wir noch lange stehen werden.

Gustav Bener entstammte einem alten Churer und in Chur residierenden Geschlecht. Hier in seiner engern und in seiner weitern Bündner Heimat waren die starken Wurzeln seiner Kraft, die er ihr sein ganzes Leben lang restlos widmete. Die kommende technische Entwicklung Bündens voraussehend, drängte es ihn, sie als Ingenieur mitzuerleben. Nach fröhlichem Studium absolvierte er das Polytechnikum im Jahre 1897 als Civilingenieur (wie wir Bauingenieure damals hissen) und konnte anschliessend seine erste Praxis bei der Projektierung und dem Bau der Linie Reichenau-Ilanz beginnen, um später Projekt und Bau der Strecke Filisur-Bergün der Albula-Bahn zu fördern und zu vollenden. Mit der Projektierung und dem Bau der Strecke Filisur-Wiesen der Linie Davos-Filisur und der untersten Strecke

der Linie Bevers-Schuls hatte er sich seine Sporen als Bauingenieur voll verdient, als Vorbereitung zu weiter ausgreifender Tätigkeit, zu der ihn sein scharfer Geist und sein Streben nach selbständigerem Wirken drängten und er sprengte die Fesseln, die diese Tätigkeit aus naheliegenden Gründen nicht zur Auswirkung kommen lassen wollten. Welche Kräfte in Gustav Bener bis dahin gebunden waren, zeigte sich in den Jahren 1911 bis 1914 bei der Erstellung der Chur-Arosa-Bahn, die er als Oberingenieur leitete und die in technischer und organisatorischer Hinsicht eine hervorragende, bezüglich Bauzeit eine Rekordleistung war¹⁾. Es sei hier nur daran erinnert, dass am 15. Juli 1911 die Bahngesellschaft gegründet, bereits am 1. August die Terrainaufnahmen begonnen und schon am 1. März 1912, also nach sieben Monaten, das Ausführungsprojekt fertig vorlag. Im gleichen Rekordtempo wurde der schwierige Bau selbst durchgeführt, trotz der im Frühjahr der Bauvollendung (1914) unerwarteterweise neu eingetretenen, gewaltigen Geländeschwierigkeiten, die dank der Energie des Leitenden und des Maximaleinsatzes aller seiner Mitarbeiter und der durch gerechte Bewertung ihrer Leistungen hierfür gewonnenen Hauptunternehmungen gemeistert wurden. Es darf wohl der Vermutung Ausdruck gegeben werden, dass ohne das für Gustav Bener typische energievolle und zähe Durchstehen der übernommenen Aufgabe, tatkräftig unterstützt durch die ebenso zielstrebig Leitung des Unternehmens, insbesondere des Verwaltungsratspräsidenten, die Chur-Arosa-Bahn wohl

heute noch nicht bestehen würde. Bei der Durchführung dieser Aufgabe zeichnete sich immer mehr das Ueberragen seiner organisatorischen Fähigkeiten über seine auch bedeutenden technischen ab. Es gehört zu den grossen Zügen dieser kraftvollen Persönlichkeit, dass er seine Grenzen gerade auf technischen Gebieten kannte und selbst absteckte und sich ausserhalb dieser Grenzen seinen Mitarbeitern und Beratern ganz anvertraute. Dabei konnte es wohl vorkommen, dass er einen als ihm zu weitgehend erscheinenden Rat für verrückt erklärte, ihn aber dann doch annahm, wenn er dessen Berechtigung erkannt hatte. Das tat seinem Prestige keinen Abtrag, denn in der grossen Linie behielt er die Führung. Der grossartigste Beweis dafür ist sein kühner Talübergang bei Langwies der Chur-Arosa-Bahn, mit dem er die damals weitestgespannte Eisenbahn-Eisenbetonbrücke der Welt schuf, unter Ueberwindung des bis dahin gültig gewesenen Grundsatzes der Vermeidung einer Eisenbeton-Brückenkonstruktion unter der Schiene, wobei er die grosszügige Unterstützung des damaligen eidgenössischen Brücken-Kontroll-Ingenieurs (Otto Bolliger) fand. Während der ersten vier Jahre ihres Bestehens leitete Gustav Bener die Chur-Arosa-Bahn, um dann im Herbst 1919 die Direktion der Rhätischen Bahn, die bis dahin von drei Direktoren geführt worden war, als einziger Direktor zu übernehmen. Dieses «Einmann-System» (er führte in der Folge auch das betriebstechnische ein), war gleichsam symptomatischer Beginn der von ihm in der Folge durchgeführten durchgreifenden Reorganisation der Rhätischen Bahn, bei der seine grossen organisatorischen Fähigkeiten und seine Energie voll zur Geltung kamen, nicht weniger auch sein Mut und seine soziale Gesinnung, mit denen er unmittelbar nach seinem Amtsantritt die Rhätische Bahn durch die Stürme der Nachkriegszeit hindurchsteuerte. Dabei führte er die Vereinfachung der Verwaltung und des Betriebes, mit Reduktion des Personalbestandes von 1300 auf 760 Köpfe durch und verbesserte die Belohnung des Personals und dessen Versicherung. Seine ausgesprochen so-

ziale Einstellung fand ihren charakteristischen Ausdruck in der Schaffung der ständigen Personal- und der überparteilichen Einigungskommission und der Einführung einer Aussprache-Gelegenheit für das Personal, jeden Donnerstag zwischen 10 und 12 Uhr, bei der jeder Angestellte oder Arbeiter dem Direktor ein Anliegen direkt vorbringen konnte. Das war für die damaligen Zeiten etwas Neues, fast Revolutionäres. Die bezügliche Verfügung, datiert vom 1. Oktober 1918 (!), dem Tage des Amtsantrittes des neuen Direktors, erfolgte also nicht etwa unter dem politischen Druck des Generalstreiks. Zwei Wochen vorher hielt er eine Aussprache mit dem Personal, die ein klassisches Dokument echt demokratischer und sozialer Gesinnung ist und die verdiente, weiteren Kreisen bekannt gegeben zu werden. Es seien hier nur folgende Ausschnitte angeführt: «Werte Mitarbeiter! Bevor ich mein schwieriges Amt antrete, ist es mir angenehm, mit Ihnen nicht als Direktor zum Personal, sondern als Mensch zum Menschen reden zu können. Ich will Ihnen in wenigen Sätzen die Schwierigkeiten meiner Aufgabe und die Art, wie ich dieser Schwierigkeiten allmählig Herr zu werden hoffe, wenn Sie mit mir arbeiten, auseinandersetzen und möchte dann von Ihnen erfahren, was Sie drückt!» Und an anderer Stelle: «Jeder Eisenbahner, der seine Pflicht tut, muss wissen, dass er in seinen Nöten und Sorgen in seinem Direktor nicht nur den strengen Vorgesetzten, sondern auch einen wohlwollenden Berater findet. Er muss wissen, dass er im Notfalle direkt mit seinem

obersten Vorgesetzten verkehren darf».

Das Umsetzen dieser Gesinnung in die Tat war Ziel und Streben von Gustav Bener. Dass es dabei auch Funken geben konnte, war bei dieser Kraftnatur nicht zu verwundern. Ganz, scharfkantig war er! An diesen scharfen Kanten hat sich nicht nur da und dort Einer, sondern auch ihr Träger selbst etwa geritzt! Er konnte hart und streng sein, grosszügig und gütig, ganz wie es die Betroffenen jeweils verdienten oder zu verdienen schienen. Das Personal fühlte seinen Gerechtigkeitssinn und sein Herz und dankte ihm durch treue Mitarbeit. Das dokumentiert die Dankeskunde, die er, neben vielen anderen, anlässlich seines 25-jährigen Jubiläums im Dienste der Rhätischen Bahn von sieben Personalverbänden erhielt. Wie diese Gesinnung, die aus der Rhätischen Bahn eine Arbeits-Familie schuf, auch in weiten Kreisen gewertet wurde, bezeugt der überaus ehrenvolle Nachruf, den Nationalrat Bratschi, der Generalsekretär des Schweizer Gewerkschaftsbundes, dem Verstorbenen im «Eisenbahner» vom 1. Februar 1946 widmete.

Neben der sozialen war wohl die glänzendste Leistung des neuen Direktors die technische und organisatorische Durchführung der Elektrifizierung sämtlicher Linien der Rhätischen Bahn im Anschluss an die von Anfang an elektrisch betriebene Linie Bevers-Schuls. Hierfür holte er ein Darlehen von Bund und Kanton von je 8 Mio Fr. ein, schloss Stromlieferungsverträge mit den drei Bündnerischen Elektrizitätsgesellschaften ab und kaufte insgesamt 15 schwere elektrische Lokomotiven, während 43 Dampflokomotiven zu guten Preisen (größtenteils nach Siam) verkauft wurden. Seine Initiative und sein Weitblick schufen 1924 bis 26 die Rekonstruktion der Furka-Oberalp-Bahn und gaben Anlass zur Ausarbeitung der Bahnprojekte St. Moritz-Maloja und der Bernhardinbahn. Nach 40 jährigem segensvollem Wirken bei der Rhätischen Bahn trat Bener 1936 in den wohlverdienten Ruhestand.

Dass ein Mann von solchen Qualitäten dem Lande auch militärisch wichtige Dienste leistete, liegt auf der Hand. Er tat



GUSTAV BENER

INGENIEUR

EHRENMITGLIED DES S. I. A.

17. Juli 1873

25. Januar 1946

¹⁾ SBZ Bd. 115, S. 109 (1940).

es als Kommandant eines Geniebataillons, als Ingenieur-Offizier und zuletzt als Oberst der Eisenbahnabteilung des Generalstabs.

Was Gustav Bener ganz besonders aus seiner Berufsgilde herausragen lässt, war nicht allein sein grosses Organisations-talent, sondern noch viel mehr sein kulturelles Wirken. Der Liebe zu seiner Vaterstadt und seinem historischen Fühlen und Denken entstammen wertvollste kulturhistorische Arbeiten, denen er sich besonders nach seinem Rücktritt widmete. Der Stadtpräsident von Chur und Prof. F. Pieth, der Verfasser der neuen «Geschichte Graubündens», deren Entstehung Gustav Bener miterlebte und mit-förderte, dankten ihm dafür an der Bahre mit ergreifenden Worten.

Eine Bündner Wettertanze ist gefällt! Wir hören nicht mehr das Knarren der knorrigsten ihrer Aeste, nicht mehr vertrautes sarkastisches Knistern, aber auch nicht mehr beruhigendes, begütigendes Rauschen im schutzbietenden Dach! Mit Gustav Bener ist eine einmalige charakteristische Persönlichkeit dahingegangen, die sein Nachfolger im Amt, Direktor Dr. E. Branger, anlässlich der Feier des 70. Geburtstages des Verstorbenen in andern Bilde wie folgt treffend würdigte: «Eigenwillig wie ein Bergbach sich sein Bett schafft und da und dort erfrischende Spritzer austeilt, hat er seinen Lebenslauf gestaltet, wobei die in seinen Bereich tretenden Zeitgenossen auch nicht ohne Spritzer davongekommen sind. Er selber ist dabei frisch und sich treu, aber auch die andern sind gesund geblieben!»

Nun ist dieser Bergbach — um in diesem Bilde zu bleiben — versiegt; seine Wasser sind, von etwa mitgerissenem Geröll und Erdreich befreit, ins Meer der geheimnisvollen Ewigkeit geflossen. Seine Familie — seine Gattin, zwei Töchter und drei Söhne — trauert um den treubesorgten Weggenossen und Wegbereiter. Wir missen einen aufrichtigen Freund und eine lebendige Verbindung mit seinem schönen Bündnerlande! Hans Studer

† J. Heinrich Eckinger, Dipl. Ing., von Benken (Zürich), geb. am 24. Dez. 1893, E. T. H. 1915 bis 1920, Inhaber eines Ingenieurbüro in Basel, S. I. A.- und G. E. P.-Mitglied, ist am 10. März 1946 entschlafen.

WETTBEWERBE

Friedhofanlage Herrliberg, Zch. In einem Wettbewerb unter den ortsansässigen und einigen zugezogenen Architekten zur Erlangung von Plänen für eine Friedhofanlage im «Humrigen» entschied in seiner Sitzung vom 2. März 1946 das Preisgericht, dem als Fachleute angehörten: A. Gradmann, Arch. (Zürich); A. H. Steiner, Stadtbaumeister (Zürich); R. v. Wyss, Garteninspektor (Zürich) wie folgt:

1. Preis (2100 Fr.) Hans v. Meyenburg, Arch., Herrliberg und Zürich und Mertens & Nussbaumer, Gartenarch., Feldmeilen und Zürich.
2. Preis (1100 Fr.) F. C. ten Houte de Lange, Arch. und Marcel Wyss, Gartenbau, Herrliberg.
3. Preis (800 Fr.) C. Stieffel, Arch., Herrliberg und Cramer & Surbeck, Gartenarch., Zürich.

Weiter erhielten Entschädigungen von 600 Fr.: J. Aug. Arter, Arch., Herrliberg und Max Ernst Haefeli, Arch., Herrliberg mit G. Ammann, Gartenarch., Zürich; von 400 Fr. K. Schenk, Arch., Herrliberg und K. Peter, Bauzeichnerlehrling, Herrliberg. Das Preisgericht empfiehlt, die Weiterbearbeitung der Bauaufgabe dem Verfasser des erstprämierten Entwurfes zu übertragen. Die Ausstellung ist bereits geschlossen.

Schulhaus mit Turnhalle in Dagmersellen (Kt. Luzern). In diesem unter vier eingeladenen Architekten veranstalteten Wettbewerb traf das Preisgericht folgenden Entscheid:

1. Preis (1800 Fr.): Herbert Keller, Arch. S. I. A., Luzern
2. Preis (1000 Fr.): Walder & Erni, Architekten, Reiden
3. Preis (800 Fr.): August Boyer, Arch. S. I. A., Luzern

Jeder Verfasser erhält eine feste Entschädigung von 500 Fr. Architekten im Preisgericht: Otto Dreyer, Carl Griot, Carl Mossdorf, H. Auf der Maur, alle in Luzern.

Das Preisgericht empfiehlt, den Verfasser des erstprämierten Entwurfes mit der Weiterbearbeitung zu betrauen.

LITERATUR

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Ueber Qualitätsfragen der Fernsehgrossprojektion. Von W. Amrein, 17 S. mit 29 Abb. Sonderdruck der Abt. f. industrielle Forschung des Institutes für technische Physik an der E. T. H., Zürich.

Possibilidades de fuerza motriz de los Ríos Andinos de la República Argentina, entre los paralelos 31° Y 36°. Estudio efectuado por encargo de la Compañía Ital-Arentina de Electricidad. 212 S. mit vielen Abb. Buenos Aires 1944, Guillermo Kraft Ltda.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG
Zürich, Dianastr. 5. Tel. 23 45 07

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S. I. A. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein Mitteilung der Wiederaufbau-Kommission

Das C.-C. hat in seiner Sitzung vom 25. Januar 1946 die Bildung einer

Kommission für Industrielles Bauen und Forschung

beschlossen. Als Präsident dieser Kommission wurde gewählt Arch. Alfred Roth (Zürich), als Mitglieder folgende Architekten: H. Brechbühler (Bern), E. A. Engler (Zürich), A. de Saussure (Genf), W. Vetter (Schaffhausen), J. P. Vouga (Lausanne), E. Zietzschmann (Davos-Zürich). Die Kommission, die sich mit der Normalisierung und den Trockenbauweisen für den Wohnungsbau zu befassen hat, trat erstmals am 19. Februar zusammen. Nach einem Exposé des Präsidenten wurde beschlossen, zuerst eine Bestandesaufnahme von fertigen Bauteilen und Montagehäusern durchzuführen. Alles diesbezügliche Material ist dem S. I. A.-Wiederaufbaubureau, Tödistrasse 1, Zürich 2 (Tel. 27 78 77) zuzustellen.

S. I. A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein Protokoll der Sitzung vom 6. März 1946

Nach der Begrüssung gedenkt der Präsident des kürzlich verstorbenen Mitglieds, Prof. Dr. Max Ritter; die Anwesenden erheben sich zu Ehren des Verstorbenen von ihren Sitzen.

Nach erfolgter Umfrage wird das Wort dem Referenten des Abends, P.-D. Max Stahel, Ing., erteilt über das Thema:

Grundlagen der Rationalisierung im Bauwesen

Der Referent weist auf den grundsätzlichen Unterschied der Rationalisierungs-Möglichkeiten in der Industrie einerseits und dem Bauwesen anderseits hin. Industrie: Serienfabrikation, ortsfest, Produktion für den Markt, d. h. für einen unbekannten Kaufinteressenten; Bauwesen: Das Hauptgewicht der Arbeit liegt auf der Baustelle, die für jedes Bauvorhaben wechselt, Produktion vorwiegend für einen vorhandenen Käufer mit individuellen Wünschen, meistens Trennung zwischen Projektierung und ausführender Instanz. Die Voraussetzungen sind also beim Bauwesen ungünstiger, trotzdem ist die vermehrte Rationalisierung und Typisierung in der Planung und in der Herstellung einzelner Bauteile sicher sehr erwünscht. Eine allgemeine Rationalisierung aber wäre nicht mehr im Interesse des Baugewerbes und auch aus staatpolitischen Gründen nicht erwünscht, da dies eine Monopolstellung einiger weniger grosser Firmen zur Folge hätte. Die Normung und Typisierung von einzelnen Bauelementen sollte jedoch vor allem durch die Verbände selbst gefördert werden.

In der Diskussion wies der Präsident auf die Erschwerungen einer rationalen Baudurchführung hin, die sich besonders beim genossenschaftlichen Wohnungsbau durch die verlangte starke Aufteilung der Lose ergeben. Auch er möchte die Normung nur unter Mitarbeit der Verbände sehen.

Die Diskussion wurde weiterhin benutzt durch Prof. Dr. Ch. Andrae im Namen des Tiefbaues und eines weiteren Votanten im Namen der Exportindustrie. Schluss der Sitzung: 22.05.

A. v. Waldkirch

VORTRAGSKALENDER

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Änderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch Abend der Redaktion mitgeteilt sein.

20. März (Mittwoch) B. I. A. Basel. 20 h im Brauhaus Mutz. Ing. H. Strickler (Zürich): «Die Projektierung moderner Grossflughäfen und die konstruktive Gestaltung der Flugpisten».
20. März (Mittwoch) Z. I. A. Zürich. 20.15 h im Zunfthaus Schmidlen. Ing. Dr. J. Killer (Baden): «Die Arbeiten für die Wiederaufbau-Setzung der Rheinschiffahrt Basel-Bodensee».
20. März (Mittwoch) Geogr.-Ethnograph. Gesellschaft Zürich. 20 h im Auditorium II der E. T. H. Prof. Dr. E. Egli: «Holland».
20. März (Mittwoch) Zürcher Volkswirtschaftliche Gesellschaft, Zürich. 20 h im grossen Börsensaal. Ing. R. Dautry (Paris): «Quelques aspects de la reconstruction».
21. März (Donnerstag) Zürcher Juristenverein Zürich. 20.15 h im Zunfthaus Zimmerleuten. Rechtsanwalt Dr. O. Irminger: «Zur Patentgesetz-Revision».
22. März (Freitag) S. I. A.-Sektion Bern. 20 h im Hotel Bristol. Dir. E. Lavater (Winterthur): «Die Anforderungen des praktischen Lebens an die Absolventen der Hochschule».
23. März (Samstag) Graph. Sammlung der E. T. H. Zürich. 15 h Eröffnung der Ausstellung «Neuere Schweizer Holzschnitte».