

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 70 (1952)
Heft: 22

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: 14.01.2026

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

8. Unfallstatistik und Einzeluntersuchung

Die Unfallstatistik spielt bei der Unfallverhütung eine erhebliche Rolle. Sie kann nützliche Unterlagen zur Beurteilung von Ergebnissen und Entwicklungen, zum Erkennen neuer Aufgaben liefern. Sie ist aber, wie alle Statistik, mit Vorsicht und Sachkenntnis zu benutzen. Wenn wir statistisch z. B. typische Unfallstellen lokalisieren, so ist damit ein nützlicher Ansatzpunkt gewonnen, aber nicht mehr. Die Unfallhäufigkeit muss ins Verhältnis zur Verkehrsdichte gesetzt werden; die Unfallursachen und die in Frage kommenden Verbesserungen können nur durch besondere Untersuchungen abgeklärt werden.

Bei der Beurteilung statistischer Ergebnisse dürfen die Grundlagen der Wahrscheinlichkeitsrechnung nicht vergessen werden. Nur wo das Gesetz der grossen Zahl erfüllt ist, erhalten wir zuverlässige Durchschnittswerte. Erfolg oder Misserfolg irgendwelcher Unfallverhütungsmassnahmen an den wöchentlichen oder monatlichen Unfallergebnissen einer Ortschaft ablesen zu wollen, ist z. B. nicht möglich.

Die vielfach beliebte Ursachenstatistik ist mit besonderer Zurückhaltung zu beurteilen. Man hat z. B. auf internationalen Kongressen ein Ursachen-Schema — es kann sich immer nur um eine grobe Unterteilung in etwa ein Dutzend Ursachengruppen handeln — für die Arbeitsunfallstatistik aufgestellt. Solche Ursachenkategorien können sein: «Herabfallen von Gegenständen», «Vergiftungen»; im Verkehrswesen z. B.

«übersetzte Geschwindigkeit», «Verweigerung des Vortrittsrechtes» usw. Das Wissen darum, dass x % der gesamten Unfälle auf eine bestimmte Kategorie entfallen, sagt über die wirklichen Ursachen wenig und über die zweckmässigen Verhütungsmassnahmen nichts aus. Die SUVA hat deshalb, mit eingehender Begründung und vollem Recht, schon lange darauf verzichtet, ihr Unfallmaterial nach dieser Ursachenstatistik zu verarbeiten.

Dagegen erweist sich das umgekehrte Verfahren, weg von den grossen Zahlen und Eingehen auf das Einzelne, auch in der Unfallverhütung als unerlässliches und erfolgreiches Hilfsmittel: die genaue Untersuchung möglichst vieler Einzelfälle. Am fruchtbarsten ist diese Untersuchungsarbeit, mit der übrigens eine der wenigen Chancen verbunden werden kann, mit Aussicht auf Erfolg Erwachsene zu belehren, wenn es nur darum geht, die wirklichen Ursachen des Unfalls zuverlässig abzuklären und nicht, oder mindestens nicht in erster Linie, um die Ermittlung und Bestrafung von Schuldigen.

Das Motorfahrzeug wirkt wie ein Vergrösserungsglas und zeigt scharf Charakter und Temperament, Einsicht und Selbstzucht, aber auch den momentanen Zustand der Fahrer. Das Bild, das man bei näherer Beschäftigung mit Unfallverhütungsproblemen von den Menschen bekommt, ist nicht sehr erbaulich — wahrscheinlich zu ungünstig. Die Aufgabe ist schwer, aber notwendig und dankbar. Es möge dieser Kurs zu ihrer Lösung beitragen.

75 Jahre Bündnerischer Ingenieur- und Architekten-Verein

DK 061.2:62 (494.26)

Am heutigen Tage des 31. Mai 1952 begeht die Sektion Graubünden des S. I. A. in einfachem Rahmen die Feier ihres 75jährigen Bestehens. Es dürfte bei dieser Gelegenheit wohl am Platze sein, an ihrem Beispiel einmal auch die Gründung und Entwicklung einer kleineren Vereinigung von Kollegen des Ingenieurwesens und der Architektur zu betrachten.

Wir finden zwar schon in der Gründungsversammlung des S. I. A. vom 24. Januar 1837 in Aarau unter den «39 Bau- und Technikern aus fast allen Kantonen der Schweiz» einen Bündner in der Person von Ingenieur Richard La Nicca, der damals die weite Reise von Chur her noch im Pferdeschlitten zurücklegen musste. Für den Zusammenschluss der Bündner Ingenieure und Architekten bedurfte es aber 40 Jahre später noch eines besonderen Anstosses. Dieser erfolgte durch ein Schreiben des Präsidenten des damaligen Central-Comité, Ingenieur A. Bürkli-Ziegler, vom 7. April 1877 an Nationalrat Bavier, Ingenieur, den spätern Bundesrat. A. Bürkli wies darauf hin, dass die neue Organisation des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins die Haupttätigkeit in die Sektionen verlege. Zur Delegiertenversammlung vom 18. März 1877 in Bern seien Vertreter der Sektionen Aarau, Basel, Bern, Genf, Luzern, Neuenburg, St. Gallen, Waadt und Zürich erschienen, die als die nächste Hauptaufgabe des Vereins die Darstellung der schweizerischen Leistungen auf den Gebieten des Ingenieur- und Maschinenwesens und der Architekten an der kommenden Weltausstellung in Paris bezeichneten. Diese Aufgabe und die neue Organisation des Vereins an sich lassen es als wünschbar erscheinen, dass neue Lokalsektionen gegründet werden. Bürkli glaubt, dass es gerade im Kanton Graubünden, «welcher im Strassen- und Wasserbau auf der projektierten Ausstellung in erste Linie treten könne», möglich sein sollte, die Kollegen zusammenzuschliessen.

Diese Aufmunterung hatte Erfolg. Schon am 31. Mai 1877 konnte Bavier im Café Calanda in Chur 13 Kollegen begrüßen, die bereit waren, einer zu gründenden Sektion Graubünden beizutreten. Erster Präsident wurde Nationalrat J. Bavier. Er leitete den Verein bis zur 18. Sitzung vom 4. Januar 1879, in deren Protokoll es heisst: «Der Präsident, Herr Bundesrat J. Bavier, teilt mit, dass er infolge seiner Wahl als Bundesrat wahrscheinlich nicht öfters Gelegenheit haben werde, die Versammlungen des Bündnerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins zu besuchen und sich leider genötigt sehe, das Mandat als Präsident des Vereins zurückzulegen.» Sein Nachfolger wurde Oberingenieur Fritz v. Salis.

Der Chronist des Bündnerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins hat es leicht, stehen ihm doch die handschriftlich vorhandenen «Notizen zur Vereinsgeschichte» zur Verfügung, die das Ehrenmitglied Gustav Bener sel. auf die 500.

Sitzung vom 4. November 1938 für sein Referat zusammenstellte. Schlaglichtartig wird dort die Vereinstätigkeit jedes Dezeniums beleuchtet. In den ersten zehn Jahren wurden besonders Churer Aufgaben, darunter die städtische Bauordnung, und kantonale Baufragen und Projekte behandelt. 1887 bis 1897 flaute das Vereinsleben bedenklich ab. Die ersten 20 Jahre zusammenfassend, stellt Bener fest, dass in 148 Sitzungen 121 Referate gehalten wurden, davon 32 von Oberingenieur Fritz v. Salis und 19 von Architekt Wilhelm Jäger allein! Er vergleicht den Verein nicht mit Unrecht mit dem «Friederizianischen Tabakskollegium», welches die allzu oft gleichen Referenten nicht mehr zu interessieren vermochten. Das dritte Jahrzehnt, 1897—1907, war dasjenige des Schmalspurbahnbaues und der Ostalpenbahnprojekte. Hier traten die städtischen Baufragen gegenüber den kantonalen, von denen die Grosszahl der Referate den Eisenbahnen gewidmet waren, stark in den Hintergrund. Am 12. Februar 1900, also 23 Jahre nach der Gründung, machte der damalige Aktuar darauf aufmerksam, dass der Verein immer noch keine Statuten besitze. Bener schreibt, man habe sich mit der Behebung dieses «Mobiliar-Mangels» nicht sehr beeilt, denn das erste Vereinsgesetz wurde erst in der 290. Sitzung vom 9. Mai 1913 genehmigt. Es steht heute noch unverändert in Kraft. Auf die Tage vom 6. bis 7. September 1903 fiel die erste in Graubünden durchgeführte Generalversammlung des S. I. A. mit Festort Chur und anschliessender Fahrt mit der zwei Monate zuvor eröffneten Albulabahn ins Engadin. Wie es damals üblich war, erschien bei diesem Anlass eine reichhaltige Festschrift, verfasst von Maschineningenieur Martin Versell.

Das vierte Dezennium, 1907—1917, erlebte die Sektion in voller Blüte «im Auftakt zu den Bürgerhausaufnahmen, im Schlussakt des Eisenbahnbaues, in der Morgenröte des Automobils und sogar schon des Luftverkehrs». Die Grenzbetsetzungsjahre erschwerten die Vereinstätigkeit sehr, sie blieb aber trotzdem erspriesslich.

In die Jahre 1917—1927 fallen die Elektrifizierung der Rhätischen Bahn, die Kämpfe um die Bündner Kraftwerke und die Herausgabe der drei Bündner Bände des Bürgerhauses der Schweiz. Daneben wurden Fragen des Submissionswesens, der wirtschaftlichen Arbeitsorganisation und der Anforderungen des modernen Verkehrs an die Strasse behandelt. In den Tagen vom 30. August bis 1. September 1924 fand die Generalversammlung des S. I. A. zum zweitenmal in Graubünden statt. Sie wurde eröffnet durch ein gemeinsames Mittagessen auf der Schiebebühne der Hauptwerkstätte der Rhätischen Bahn in Landquart, fand ihre Fortsetzung in einem Unterhaltungsabend in Samaden und in der Generalversammlung im Lyceum Zuoz und ihren Abschluss in Schuls-Tarasp.

Vom 29. bis 31. Mai 1927 wurde die Feier des 50jährigen Bestehens des Vereins und des 25. Jahrestages des Albuladurchschlags begangen, die im Albulatunnel begann und in fröhlicher Fahrt bis ins Veltlin führte. Den Mitgliedern konnte dabei die von Gustav Bener verfasste «Ehrentafel Bündner Ingenieure und Ingenieurwerke» überreicht werden.

Im sechsten Jahrzehnt, 1927—1937, beschäftigte man sich in erster Linie mit Fragen des «Strassenbaues und des Motorfahrzeuges auf der Erde und in der Luft». 1930 waren vier aufeinanderfolgende Sitzungen Vorträgen über die Wildbachverbauung, Rhein- und Seeregulierung und der Geschiebeführung gewidmet. Das Thema Holz und Holzverwertung wurde 1935 in fünf Referaten erläutert. In diesen Zeitabschnitt fiel auch die Durchführung der ersten Generalversammlung der G. E. P. in Graubünden. Sie fand vom 18. bis 20. Juli 1931 in St. Moritz statt und schloss mit einer Fahrt über die Bernina ins Puschlav.

Wenn auch Bener sein Rückblick im allgemeinen als «erfreulich und freundlich» erscheint, so glaubt er doch, die Mitglieder des Bündnerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins seien nach und nach etwas bequem geworden. Während in den Anfängen die Vorträge in der Hauptsache von Mitgliedern bestritten wurden, kamen im Laufe der Jahre immer mehr auswärtige Referenten zum Wort, was Bener bedauert. Das dürfte aber nur zum Teil richtig sein. Wichtige städtische und kantonale Fragen sind bis heute stets von Mitgliedern behandelt worden, und im vermehrten Beizug anderer Referenten drückt sich doch sicher in erster Linie auch das Bedürfnis aus, sich über Fragen orientieren zu lassen, die auf einer andern Ebene liegen. Das war in den Jahren seit 1937 noch in grösserem Ausmass der Fall. Neben einer einlässlichen Behandlung des Ausbaues der bündnerischen Wasserkrafts und der neuen Bauordnung in Chur wurde fast allen allgemein wichtigen Problemen besonders des Bauingenieurwesens, in geringerem Umfange auch denjenigen der Architektur, die notwendige Aufmerksamkeit geschenkt. Der Bündnerische Ingenieur- und Architekten-Verein, der heute rund 120 Mitglieder zählt, war und ist eben immer noch in erster Linie eine Vereinigung der Bauingenieure. Diese Tatsache ist darauf zurückzuführen, dass in Graubünden seit über 100 Jahren hauptsächlich Aufgaben des Bauingenieurwesens zu lösen waren, angefangen beim Ausbau der weitverzweigten Strassen- und Bahnnetze, mit dem Flussregulie-

rungen und Wildbachverbauungen parallel liefen, denen dann der Ausbau von Wasserkraften und schliesslich die Anpassung der Strassen an die modernen Bedürfnisse folgten. Es ist also einigermaßen zu begreifen, wenn während 72 Jahren nur Bauingenieure an der Spitze des Vereins standen, wie aus folgender Zusammenstellung hervorgeht:

Ingenieur Simon Bavier, Bundesrat	1877—1879
Kantonsoberingenieur Fritz v. Salis	1879—1895
Kantonsoberingenieur Giovanni Gilli	1895—1899
Ing. Achilles Schucan, Direktor RhB	1899—1902
Oberingenieur Giovanni Gilli, RhB	1902
Oberingenieur RhB Peter Saluz	1902—1909
Kantonsoberingenieur Johann Solca	1909—1913
Oberingenieur Gustav Bener	1913—1919
Ingenieur H. L. v. Gugelberg	1919—1935
Kantonsoberingenieur Andreas Sutter	1935—1943
Oberingenieur RhB Hans Conrad	1943—1949

und erst dem letztern folgt als erster Architekt Dr. Theo Hartmann. Dieses bisherige Ueberwiegen der Bauingenieure wurde dadurch einigermaßen ausgeglichen, dass man die Vizepräsidentenschaft während 42 Jahren Architekten anvertraute.

In die Zeit nach 1937 fällt schliesslich noch die Durchführung der dritten Generalversammlung des S. I. A. in Graubünden am 30./31. August 1947 in Davos.

Im Central-Comité des S. I. A. war die Sektion Graubünden von 1935 bis 1944 durch Kantonsoberingenieur Andreas Sutter vertreten, der dort als Quästor amtierte.

Seit seiner Gründung hat der Bündnerische Ingenieur- und Architekten-Verein 624 Sitzungen durchgeführt, in denen rund 550 Referate gehalten wurden. Daneben trugen die verschiedenen Exkursionen zur Erweiterung des Fachwissens und zur Förderung der Kollegialität bei. Der Pflege der Freundschaft wurde seit Jahren alle Aufmerksamkeit geschenkt, und besonders dieser ist es sicher mitzuzuschreiben, dass fast alle im weit verzweigten Kanton niedergelassenen Ingenieure und Architekten Mitglieder sind, obwohl sie, mit Ausnahme der in Chur und Umgebung wohnhaften, nur selten an den Veranstaltungen des Vereins teilnehmen können. Vor allem melden sich immer wieder auch jüngere Kollegen zur Aufnahme, was ganz besonders erfreulich ist.

Gustav Bener schliesst seine Notizen mit folgenden Feststellungen: «Der Bündner Ingenieur- und Architekten-Verein hat sich nie viel mit Normen, Schablonen, Statuten, Titelschutz- und Standesfragen abgegeben; dafür mit kantonalen, städtischen, wie auch mit solchen des St. Galler Rheintals. Er hat besonders Wert auf hochstehende, aktuelle Vorträge gelegt und damit eine immer grössere Zuhörerschaft an Gästen und Mitinteressenten gewonnen. Er hat sich neben der Historisch-Antiquarischen, sowie der Naturforschenden Gesellschaft und dem Alpenclub, neben dem Techniker-Verein und dem Rheinverbände in Chur und im ganzen Lande einen sehr geachteten ersten Platz gewonnen.» Möge es immer so bleiben!

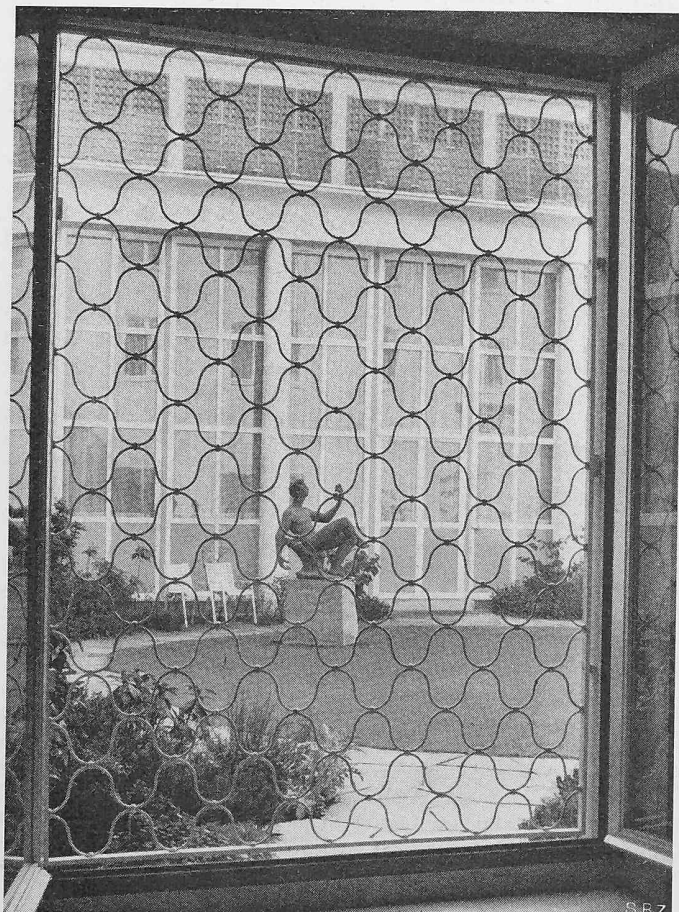
H. Conrad

Die Zentralbibliothek in Luzern

Architekt OTTO DREYER, Luzern

DK 727.8 (494.27)

Das neue Bibliothekgebäude liegt mitten im Geschäftsviertel der Stadt. Auf drei Seiten erheben sich sechsstöckige, wenig ansprechende Bauten aus der Jahrhundertwende. Ein alter Baumbestand schirmt einigermaßen gegen diese unruhige Umgebung ab. Von den umliegenden Strassen weist allein die längs der Westfront verlaufende Hirschmattstrasse lärmenden Fahrverkehr auf. Es war daher naheliegend, das 13 m hohe Büchermagazin als Schallschutzwand zwischen Strasse und öffentliche Bibliotheksräume zu stellen. Damit wurde auch die grundrissliche Disposition der Bibliothek schon weitgehend festgelegt. Der gegen den sog. Englischen Garten orientierte Osttrakt enthält eine Reihe von kantonalen Aemtern und die Wohnung des Hauswartes. Zwischen diesem Flügel und dem Büchermagazin liegen die eingeschossigen öffentlichen Bibliotheksräume, welche einen annähernd quadratischen Gartenhof umschliessen. Zur Zeit ist das Bibliothekgebäude immer noch durch die Sempacherstrasse vom Englischen Garten getrennt. Es ist aber vorgesehen, diese



SBZ.

Blick in den Gartenhof, Plastik von Bildhauer Albert Schilling