

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 81/82 (1923)  
**Heft:** 20

**Artikel:** Von der Generalversammlung der G.e.P. in Zürich  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-39013>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

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

bei der alle wichtigen Entschlüsse von Mannheim aus entscheidend beeinflusst werden. Der Ausbruch des Krieges verhinderte das Zustandekommen des Projektes, dessen Vorarbeiten bereits so weit gediehen waren, dass im August 1914 die Gründung hätte stattfinden sollen.

Im Jahre 1915, während der Zeit, da die Schifffahrt nach Basel durch das Verbot der deutschen Militärbehörde vollständig ruhte, ergriff die damalige Leitung der Rheinhafen A.-G. Basel die Initiative zur Gründung einer Rheinschiffahrts-Gesellschaft. Bei jener Gründung sollten zum ersten Mal holländische Rheinschiffahrts-Interessenten gemeinsam mit deutschen und schweizerischen Interessenten zusammenwirken. Durch die Opposition, die die Rheinschiffahrts A.-G. vorm. Fendel und der Verein für Schifffahrt auf dem Oberrhein diesem Projekt in der Schweiz bereiteten, unterblieb damals diese Gründung.

Im Jahre 1919 bestellte der Verein für Schifffahrt auf dem Oberrhein neuerdings ein Initiativ-Komitee zur Gründung einer schweiz. Rheinschiffahrts-Gesellschaft. Die Vorarbeiten schritten rasch voran, vor allem weil der Kanton Baselstadt sich sofort nach Bekanntwerden des Planes bereit erklärte, mit einem Betrag bis zu einer halben Million Franken sich an dem neuen Unternehmen zu beteiligen.

Im Februar 1919 wurde dann die „Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft Basel“ gegründet. Ihr Kapital betrug bei der Gründung rd. 2,5 Mill. Franken, wovon etwa ein Drittel von Kantonen, S. B. B. und dem Verband schweiz. Gaswerke aufgebracht wurde; zwei Drittel waren aus allen Kreisen des schweizerischen Handels und der schweizerischen Industrie einbezahlt worden. Mit dieser Gründung ist die Schweiz in die Reihe der Rheinschiffahrt treibenden Staaten eingetreten. Präsident des Vorstandes dieser ersten schweizerischen Rheinreederei wurde Alt-Nationalrat Prof. Dr. Paul Speiser in Basel.

Die „Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft“ organisierte sich vollständig unabhängig auf dem ganzen Rhein von Rotterdam bis Basel. Sie ging sofort an den Bau einer *schweizerischen Rheinflotte*. Bis heute sind folgende schweizerischen Rheinschiffe in Betrieb:

a) Schleppdampfer: „Schweiz“ 750 PS., erbaut 1919, von der Werft César Wollheim, Breslau, „Zürich“ 850 PS., Turbinendampfer erbaut 1922 von der Firma Escher Wyss & Co., Zürich, „Bern“ 1400 PS., erbaut 1923 von der Werft P. Smit Jr., Rotterdam, „Luzern“ 1200 PS., erbaut 1923 von der Werft Gebr. Sachsenberg, Rosslau, „Unterwalden“ 250 PS., Dieselmotorboot.

b) Schleppkähne: acht in der Schweiz auf der Werft der Firma Buss A.-G. in Augst gebaute Kähne von je 850 t Tragfähigkeit, drei in Holland gebaute Kähne von je 1350 t Tragfähigkeit, also insgesamt 11 000 t Schiffsraum. Die Schleppkähne tragen die Namen schweizerischer Flüsse: Aare, Rhône, Ticino, Birs, Ergolz, Sisseln, Wiese, Glatt, Limmat, Linth und Töss; zwei weitere Kähne mit je 1000 t Tragfähigkeit sind bei der Firma Buss A.-G. in Bau, sie erhalten die Namen „Tamina“ und „Rabiusa“.<sup>1)</sup>

c) Kranschiff: „St. Gotthard“ mit 600 t Tragfähigkeit und einem 5 t Dampfkran.

Der gemietete Schiffspark der Gesellschaft schwankt je nach dem Beschäftigungsgrad zwischen 60 000 und 150 000 t.

Zum Betrieb der Flotte wurden an den wichtigsten Rheinplätzen Niederlassungen und Agenturen errichtet. In Strassburg ist die Société Franco-Suisse de Navigation s. a. r. l.<sup>2)</sup> gegründet worden. Diese verfügt auch über einen Kanalschiffspark von rd. 4500 t zum Betrieb der Schifffahrt auf dem französischen Kanalnetz. In Kehl ist die Schweizer Rheinschiffahrts-Gesellschaft m. b. H. Kehl, in Mannheim die Schleppschiffahrts-Genossenschaft m. b. H. Mannheim, in Ruhrort das Schweizer Schifffahrts- und Speditions-Kontor G. m. b. H. Ruhrort gegründet worden. In Antwerpen wurde die Schweizer Firma R. Moor Frères mit der Vertretung in dem für die Schweiz wichtigsten Nordseehafen betraut. Ferner arbeiten für die Schweizer Schleppschiffahrts-Genossenschaft: In Rotterdam die Firma C. W. H. van Dam & Co., und in Amsterdam die Firma N. V. Cornelder's Scheepvaart-Mij.

<sup>1)</sup> Einige Bilder folgen (raumeshalber) in nächster Nummer. Red.

<sup>2)</sup> «Société à responsabilité limitée», entsprechend G. m. b. H.

## Von der Generalversammlung der G. E. P. in Zürich.

(Schluss des Festberichtes von Seite 236)

Mit dem Wetter hatten wirs getroffen, denn auch den Extrazug der S. B. B., der am Montagmorgen des 9. Juli noch weit über 400 Ehemalige samt einigen zugewandten Ortsvertretern seeraufwärts führte, beschien die liebe Sonne von einem wolkenlosen Himmel. In Siebnen, dem Umschlagshafen des „Kraftwerks Wäggital“, unserm Reiseziel, stand eine lange Kolonne von Motorlastwagen bereit, geschmückt mit Fachschul-Insignien der verschiedensten Art und mit bequemen, mit Decken behangenen Sitzgelegenheiten, welche Aufmerksamkeit der Bauleitung höchste Anerkennung der Reisenden fand (Die Guten ahnten nicht, dass sie nur als Garnitur eines etwas reduzierten, aber sorgfältig verhüllten Zementsack-Transportes dienten, der ihretwegen natürlich nicht ausfallen durfte!). So kam man mühelos in die Höhe, an allen Baustellen vorbei bis zum Hauptattraktionspunkt des Werkes, der grossen Staumauer im Schräg, die dort das Innertal zum grossen, über 5 km langen Bergsee verwandeln wird (Beschreibung des Werkes siehe „S. B. Z.“ vom

19. Februar 1921); den Zustand der imposanten Baustelle mögen die Abbildungen 2 bis 5 auf den vorhergehenden Seiten in Erinnerung rufen. In Gruppen geteilt gings sogleich unter Führung der am Bau beteiligten Kollegen an eine Besichtigung der weitverzweigten Installationen, beginnend bei der Kies- und Sandaufbereitung auf dem luftseitigen, ebenen Vorgelände (Abb. 3 im Hintergrund).

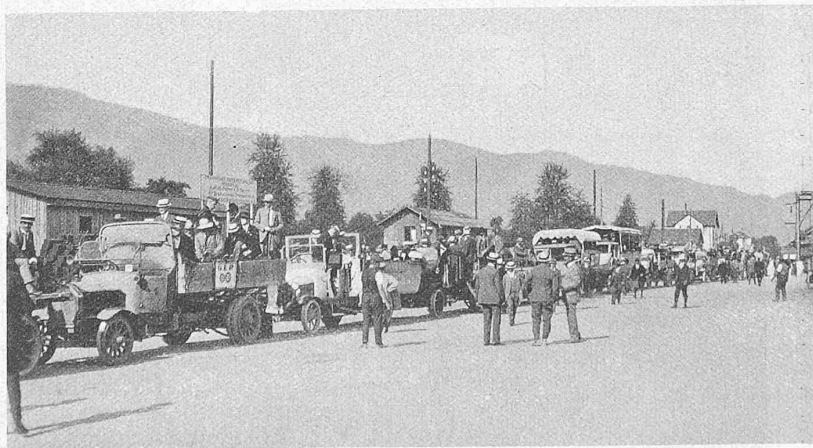


Abb. 1. Start der Transport-Kolonne am Bahnhof Siebnen.

Von dort werden Kies, Sand und Zement auf einem Kabel-Schrägaufzug nach den hoch oben an der linksufrigen Felswand klebenden Silos gefördert, aus denen die einzelnen Materialien über höchst sinnreiche und mit grosser Genauigkeit regelbare automatische Förder- und Wäge-Einrichtungen in die Betonmischer gelangen; in Abbildung 2 sieht man oben rechts das Führungsgerüst des Schrägaufzugs zur Ueberleitung in die Horizontale, dann folgen nach

links die Silos, und nochmals weiter links die Gruppe der Mischer, die den flüssigen Beton in drei Rinnensysteme ergiessen. Der Turm in Abbildung 2 links oben ist das seitlich verschiebbare Stützgerüst für die Kabel der Verteilrinnen. Von diesen sind zwei von der bekannten Gelenkkonstruktion, sie bestreichen den mittlern und den luftseitigen Teil des Mauerkörpers (Abbildung 5). Das

Die Schweizer Schlepsschiffahrts-Genossenschaft Basel ist bis heute die einzige *schweizerische* Rheinreederei. Sie hat seit dem Friedensschluss im Verkehr nach Basel die erste Stelle eingenommen.

Als schweizerische Aktiengesellschaften wurden dann andererseits in den Jahren 1920 und 1921 Tochtergesellschaften der beiden grossen deutschen Oberrheinschiffahrts-Konzerne gegründet: Der Rhenania-Konzern gründete die „Neptun“ Transport- und Schiffahrts-A.-G. Basel; an der Gründung dieser Tochtergesellschaft beteiligte sich auch die dem Rhenania-Konzern nahestehende französische Gesellschaft „Le Rhin“ Strassburg. Der Fendel-Konzern seinerseits errichtete in Basel die „Rhenus“ A.-G. für Schiffahrt und Spedition. Bei beiden Gesellschaften liegt die überwiegende Majorität des Kapitals und damit auch der massgebende Einfluss in deutschen Händen.

Die für das gesamte schweizerische Wirtschaftsleben stets steigende Bedeutung der Rheinschiffahrt und vor allem auch die Zunahme der den Kanton Baselstadt direkt betreffenden Rheinschiffahrtsfragen veranlassten im Jahre 1918 den Regierungsrat eine *Rheinschiffahrts-Direktion* als Departement zu errichten. Ihr wurde angegliedert das „Schiffahrtsamt des Kantons Baselstadt“, dem die Bearbeitung und das Studium aller mit der Rheinschiffahrt zusammenhängenden Fragen, sowie auch die Verwertung des baselstädtischen Hafengebietes im Rahmen des Gesetzes vom 13. Dezember 1919 übertragen wurden. Die Schaffung dieser Behörden war ein dringendes Erfordernis, wie der Erfolg ihrer bisherigen Tätigkeit zeigt.

Der *Rheinverkehr in Basel seit Friedensschluss* zeigt folgende Verkehrsziffern:

	Zu Berg Tonnen	Zu Tal Tonnen	Total Tonnen	
1919	37 400	1 600	39 000	
1920	—	—	—	
1921	730	330	1 060	(Niederwasser!)
1922	126 450	42 130	170 849	
1923	25 634	15 227	40 861	(Ruhreaktion !)

(Schluss folgt.)

dritte, wasserseitig angeordnete System besitzt einen an einem Kabelpaar verschiebbar hängenden Hilfstrichter, der von oben mit einem als Laufkatze arbeitenden Aufzug periodisch gespeist wird, und der seinerseits seinen Inhalt durch ein Paar kurzer Rinnen zwischen die Schalungswände ergiesst; diese Einrichtung ist besonders gut erkennbar auf Abb. 4 (vorn links) und auf Abb. 5 (im Hintergrund rechts). In halber Höhe der linksseitigen abgedeckten Felsoberfläche führte zur Zeit unseres Besuches noch die alte Talstrasse über die besonders gut in Abb. 3 (auch Abb. 2 links unten) sichtbaren provisorischen Betonpfeiler.

Einen recht sympathischen Abschluss dieser hochinteressanten Krabbelei bergauf und ab über steile Fusswegelein, Hühner- und andere Leitern bildete ein Trunk frischen Bieres samt Schinkenbrötchen, die am untern Sammelplatz von der Bauleitung dargeboten wurden, ehe man die Autos wieder bestieg, um talwärts zur Baustelle im Rempfen zu fahren, wo die erste Zentrale mit Ausgleichbecken und zweiter Staumauer errichtet wird. Auch diese bot wieder mancherlei Neues in der Installation. Als besonderer Clou darf hier wohl die armierte Stollenröhre bezeichnet werden, mit der die Zuleitung für die untere

## Nekrologie.

† **Hans Conrad Schellenberg**, geboren am 28. April 1872 in Hottingen als Sohn eines Landwirts, durchlief die heimatliche Primar- und Sekundarschule, um hernach in Boudry und an der landwirtschaftlichen Schule in Cernier den praktischen Grund seiner Berufsbildung zu legen; nach der wissenschaftlichen Seite hin vervollständigte er diese an der E. T. H., die ihm 1893 das Diplom als Landwirt erteilte. Eine besondere Vorliebe für das Studium der Botanik führte ihn hierauf zu Schwendener an die Universität Berlin; dort arbeitete er seine Dissertation „Beiträge zur Kenntnis der verholzten Zellenmembran“ aus, auf Grund deren ihm die Universität Zürich die phil. Doktorwürde verlieh. Seinen Lehrberuf begann Schellenberg, nach einer zweijährigen Assistententätigkeit an der Eidgenössischen Samenkontrollstation, 1897 an der kantonalen landwirtschaftlichen Schule im Strickhof. 1900 habilitierte er sich als Privatdozent, 1907 wurde er Titular-Professor und 1909 Professor für Landwirtschaft an der E. T. H. (Pflanzenbau, Pflanzenpathologie, Obst- und Weinbau).

Den Studierenden war Schellenberg ein anregender Lehrer, der ihnen neben tüchtigem Fachwissen auch vieles aus seiner reichen Lebenserfahrung zukommen liess, wobei ihm sein scharfer Blick für das Wirkliche und für das unter dem Wirklichen Wesentliche sehr zu statten kam. Dabei zeichnete sich Professor Schellenberg durch vorzügliche Charaktereigenschaften aus, durch Pflichttreue, Güte und Bescheidenheit, die ihn Jedem sogleich sympathisch machten, der mit ihm zu tun hatte. Mit grosser Hingebung vertrat er z. B. Prof. Wyssling als Rektor der E. T. H. während dessen langer Krankheit. Auch im Stiftungsrat der Eidg. Volkswirtschafts-Stiftung war Professor Schellenberg ein stets wertvoller Mitarbeiter. Mitten aus voller Arbeit riss ihn der Tod mit raschem Griff heraus; er erlag ihm am 27. Oktober, viel zu früh für sein fruchtbares Lebenswerk wie für seine Fachgenossen und zahlreichen Schüler, die alle ihm das beste Andenken bewahren werden.

† **Fritz Jenny-Dürst** in Ziegelbrücke ist am 7. November im Alter von 68 Jahren infolge eines akuten Darmleidens ganz unerwartet gestorben. Wir werden über den Lebenslauf des hochgeschätzten und weit herum bekannten Industriellen, der 1876 als Maschinen-Ingenieur aus der E. T. H. hervorgegangen war, in nächster Nummer Näheres mitteilen.



Abb 7. Lagerleben auf der Festwiese bei der Zentrale Siebnen.

Stufe den Trebsenbach überbrückt, und deren Armierung in der äusseren Schalung eben fertig eingebaut war. Das Gewirre des Armierungsnetzes floss ordentlich Respekt ein; was aber das Zutrauen, dass jedes Eisen auch seine richtige Stelle einnehme, über jeden Zweifel hob, das war das daran gehängte, in Abbildung 6 (Seite 263) wiedergegebene Plakat, das Ing. C. Dubs als künstlerischem Autor

zu danken ist. Gegen diese drei Druckstollen-Genossen „da kannste nix machen, da stehste machtlos vis-à-vis“, denkt der gefangene Wasserdruck; und die Beschauer konnten es ihm ordentlich nachfühlen.

Allgemach hatte die Sonne kulminiert, und etwas mitgenommen von dem vielen Gesehenen und Gehörten krabbelte man wieder auf die Camions, die für die Talfahrt nur noch leere Zementsäcke als Divan boten. Satt gesehen hatte man sich

allerdings zum grössten Teil und die Festregie in Firma Bertschi, Gugler & Cie. hätte für den nun folgenden II. Akt auf der Festwiese keine aufnahmefähigere Stimmung schaffen können. Auf einer Baumwiese, dicht neben den hohen Schalungsgerüsten der ihres Gusses gewärtigen Zentrale Siebnen, waren die Tische und Bänke hergerichtet; dezentralisiert, der förderalistischen Gesinnung manches



## Miscellanea.

**Das Tyssekraftwerk in Norwegen.** Zu den grössten Kraftanlagen Norwegens gehört das Kraftwerk bei den Tysse-Wasserfällen im Hardangergebiet, im Süden der norwegischen Westküste, das in den letzten Jahren auf eine Leistung von gegen 150000 PS ausgebaut worden ist. Das Staubecken des Werks ist der Ringedalsee, der seinen Ablauf durch das 4 km lange, wilde und enge Tysse-dal zur innersten Bucht des Hardangerfjords, dem Sörfjord, etwa 7 km nördlich von Odde findet. Bei einer vollständigen Regelung des Tyssewasserlaufs werden im Durchschnitt etwa 253 m<sup>3</sup>/sek erzielt. Wie die „ETZ“ nach „Tidens Tegn“ berichtet, ist das Wehr des Ringedalsees 500 m lang und 33 m hoch; das ganze Staubecken umfasst etwa 300 Millionen m<sup>3</sup>. Als kleineres Ausgleichbecken wird der Bersasee benutzt, 1106 m ü. M., indem man hier mit Hilfe eines Anzapfstollens den Wasserstand 18 m senken kann, was einem nutzbaren Stauinhalt von 56 Millionen m<sup>3</sup> entspricht. Vom Vete-see, der gleich unterhalb des Ringedalswehrs liegt, führen zwei 3420 m lange Zulaufstollen von je 9,5 m<sup>2</sup> lichtem Querschnitt zum Verteilungsbecken, von wo dann fünf Rohrleitungen von 1700 bis 950 mm zum Maschinenhaus hinabführen. Das gesamte Gefälle beträgt etwa 400 m, die Rohrstrecke ist 730 m lang. Das 175 m lange Maschinenhaus mit dem vierstöckigen und 60 m langen Schaltheus liegt dicht am Sörfjord. Es sollen im ganzen 15 Maschineneinheiten von zusammen 142300 PS aufgestellt werden; die beiden grössten sind von 16000 PS, dann kommen fünf von 13000 PS und eines von 10000 PS, alle mit Pelton-turbinen. Die Generatoren liefern Drehstrom von 12500 V



Abb. 9. Der Ex-Präsident der G. E. P. im Kreise der Damen auf dem Festplatz in Siebnen.

Ehemaligen rücksichtsvoll angepasst, gleichzeitig die einzelnen Baumschatten ausnützend. So gab es lauter kleinere Gruppen und bei jeder keinen zu grossen Lärm, der zunächst vorwiegend aus Teller-, Löffel- und Gläser-Geräuschen zu harmonischer Einheit verschmolz. Unsere Bildchen, die wir verschiedenen Kollegen verdanken (einige weitere wird das nächste G. E. P.-Bulletin bringen), geben Einzelheiten aus jenem höchst vergnüglichen Lagerleben wieder, das durch die sympatische weibliche Bedienung noch besondern Reiz gewann. Ja: besonders! Denn der Berichtstatter war stiller (im Gegensatz zu „aktiver“) Teilnehmer einer artigen Szene, die sich vermutlich auch an andern Tischen abgespielt haben wird. Ein etwas, sagen wir lyrisch veranlagter Kollege wollte durch sanftes Streicheln der ihn bedienenden Hebe offenbar seine Dankbarkeit bezeugen, wunderte sich aber, keine Gegenliebe zu finden, bis ihm sein Nachbar mit freundschaftlichem Rippenstoss bedeutete: das sind doch

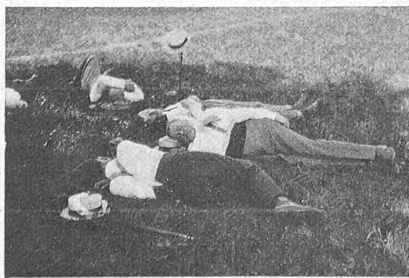


Abb. 11. Stilleben.

die jungen Frauen unserer Wäggitaler Kollegen! — Jä sooo: — Ohne, ohne! — Bitti, s'macht fascht nüt! usw. Also das gab dann gleich eine neue Note ins Orchester, wie auch aus Abbildung 9 zu erkennen, in der unser verehrter Ex-Präsident im Zentrum der Natur erscheint; mit

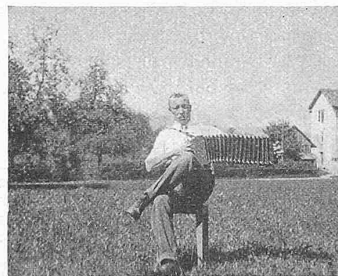


Abb. 10. Vereinsorchester.

und 25 Per. Da das Niederschlagsgebiet im Durchschnitt 1100 m ü. M. liegt und die gegenwärtige Anlage nur 410 m davon ausnützt, wird der voll ausgebaute Tyssewasserlauf über das Doppelte der jetzigen Anlage oder mindestens 300000 PS leisten können. Es ist dafür ein zweites, noch grösseres Kraftwerk am Auslauf des Ringedalsees geplant.

**Eidgenössische Technische Hochschule. Doktorpromotion.** Die E. T. H. hat die Würde eines Doktors der *technischen Wissenschaften* verliehen den Herren: *Walter Hauser*, diplom. Architekt aus Zürich [Dissertation: Die Kirchen des Saastales im Wallis, mit besonderer Berücksichtigung der Pfarrkirche zu Saas-Balen]; *Fritz H. Kesselring*, dipl. Elektroingenieur aus Bachtobel (Thurgau) [Dissertation: Theoretische und experimentelle Untersuchung über den rotierenden Gleichrichter]; *Huldreich Schait*, diplomierter Elektroingenieur aus Kressibuch-Hefenhofen (Thurgau) [Dissertation: Spannungsverteilung und Temperatur im Dielektrikum von Einleiterkabeln]; *Daniel Chervet*, dipl. Ingenieur-Chemiker aus Praz (Freiburg) [Dissertation: Elektrometrische Titrationstudien mit Ferrocyanion und Schwefelion]; *Max Lüthy*, dipl. Ingenieur-Chemiker aus Schöftland (Aargau) [Dissertation: Ueber die Konstitution der polymeren Formaldehyde]; *Walter Wettstein*, dipl. Ingenieur-Chemiker aus Illnau (Zürich) [Dissertation: Die Trennung der seltenen Erden von den übrigen Metallen der Schwefelammoniumgruppe]; *Gustav Widmer*, diplomierter Ingenieur-Chemiker aus Altnau und Andwil (Thurgau) [Dissertation: Ueber die fraktionierte Destillation kleiner Substanzmengen]; ferner die Würde eines Doktors der *Mathematik* Herrn *Emil Leutenegger*, dipl. Fachlehrer in Mathematik und Physik, aus Esch-

wem, verschweigt des Sängers Höflichkeit gegenüber den verehrten Damen, denen er dort schon für ihre Freundlichkeit den juliheissen Dank der G. E. P. ausgesprochen bzw. -gerufen hatte.

Nachdem Hunger und Durst mit vorzüglichem Wädenswiler Bier in dieser trefflichen Festwirtschaft des Herrn Kronenwirt Schwyter in Siebnen fürs erste gestillt waren, lockerte sich die Sesshaftigkeit und zu den Klängen einer ländlichen Ticinesi-Musik wurden sogar Wiesentanz-Versuche angestellt. Dass dabei unser bekanntes Vereinsorchester seinen musikalischen Appendix in Schwung setzte, ist ganz selbstverständlich; später liess er für längere Zeit seine improvisierten ck-Vers-Fontänen steigen, was insofern einen positiven Erfolg hatte, als eine Hutkollekte unter den vergnügten Zuhörern rund 50 Fr. für die Waisenkinder von Siebnen eintrug. Andere zogen ein Siesta-Schläfchen vor, wie Abb. 11 zeigt, in der man sogar einen Lehrkörper der E. T. H. zu entdecken meinen könnte.

Nur zu früh wurde es Zeit zur Heimfahrt. Es ist aber immer gut, ein Vergnügen auf dem Höhepunkt, oder doch möglichst bald nachher abzubrechen. So wars auch hier, und die Teilnehmer, die auf gegen 500 angewachsen waren, hegen sicher heute noch die beste Erinnerung an den in

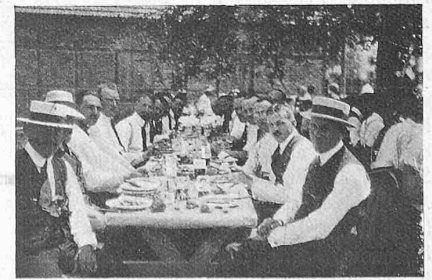


Abb. 8. Tafelfreuden.

likon und Braunau (Thurgau) [Dissertation: Ueber Kegelschnitte in der hyperbolischen Geometrie], und die Würde eines Doktors der *Naturwissenschaften* Herrn *Jacques De Coulon*, diplomierter Landwirt aus Neuenburg [Dissertation: *Nardus Stricta, Étude physiologique, anatomique et embryologique*].

**Bahnhof Enge.** Wie wir indirekt erfahren, ist unsere Reproduktion des Weinbrennerschen Entwurfs auf Seite 248 letzter Nummer vereinzelt so aufgefasst worden, als hätten wir damit den Verfassern von Nr. 3 den Vorwurf des Plagiats machen wollen. Das ist nicht der Fall. Im ganzen Zusammenhang unserer Ausführungen zur Architektur des Bahnhofs Enge werden doch die beiden Grundbegriffe der *Zweckform* einerseits und der absoluten, regelmässigen „Architektur“ im Sinne des Karlsruher *Ostendorf* andererseits einander gegenübergestellt. Zur Veranschaulichung dieses Begriffes „Ostendorf“ als *Gegensatz zur Zweckform* schien uns der Weinbrennersche Entwurf besonders geeignet. Mit dem Segmentplatz-Entwurf ist er für unser Gefühl in erster Linie *innerlich* verwandt, insofern, als in beiden Fällen durch die regelmässige Architektur innere Unregelmässigkeiten — bei Weinbrenner der Fassaden, bei Pfister der Grundrisse — verkleidet werden. Diese Uebereinstimmung in der künstlerischen Einstellung wäre auch vorhanden gewesen, wenn die Architekten des Segmentplatz-Entwurfes statt der Arkaden ein anderes Motiv, z. B. eine Pilaster-Architektur als einheitliches Kleid des vielgestaltigen Innern gewählt hätten. C. J.

**World Power Conference 1924.** Mit Bezug auf unsere Mitteilung auf Seite 251 letzter Nummer wird uns berichtet, dass sich seit der Herausgabe des ersten Programmes der Veranstaltung (datiert vom Oktober 1923) auch der Schweizerische Elektrotechnische Verein und der Verband Schweizerischer Elektrizitätswerke zur Teilnahme an dieser Konferenz angemeldet haben. Es sind ferner gegenwärtig Unterhandlungen im Gange für die Bildung eines Schweizerischen Nationalkomitees, in dem neben den beiden erwähnten Verbänden u. a. das Eidg. Amt für Wasserwirtschaft, die S. B. B., der S. I. A., der Schweizer. Wasserwirtschaftsverband, der Verein Schweizer. Maschinenindustrieller und der Schweizer. Verband Konsultierender Ingenieure vertreten wären.

**Schweizer Linoleum** und seine Herstellung in der *Linoleum-fabrik Giubiasco* bilden den Gegenstand eines von Lichtbildern begleiteten Vortrages von Professor Dr. R. *Viollier* heute Samstag, 17. November, 20<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Uhr in der Aula des Hirschengraben-Schul-

hauses in Zürich. In Erinnerung der eindrucksvollen Fabrik-Besichtigung anlässlich der G. E. P.-Generalversammlung 1921 im Tessin möchten wir, zur verdienten Förderung dieses schweizerischen Industriezweiges, nicht verfehlen, auch unsern Lesern den Besuch dieses Vortrages angelegentlich zu empfehlen.

*jeder* Beziehung glanzvollen Tag der Wäggitäl-Exkursion vom 9. Juli. Herzlicher Dank in ihrer aller Namen sei nochmals der Wäggitäl A.-G., unsern dabei beteiligten Kollegen und ihren Damen gesagt! Dienstag, 10. Juli 1923. „Ein Jeder denkt, die sind perdü, Aber nein, noch leben sie!“ — Mit Buschens Max und Moritz hieltens nämlich noch 90 Ehemalige, die trotz der Strapazen des offiziellen Festes, das mit der Wäggitäl-Exkursion seinen Abschluss gefunden, sich am Dienstag früh im Gotthardzuge einfanden, um der Elektrifikation der S. B. B. im Kraftwerk Amsteg noch die Ehre eines Besuches zu erweisen. Es waren hauptsächlich die auswärtigen Kollegen, für die das Festkomitee diese Fahrt noch aufs Programm genommen hatte. In Amsteg wurden wir empfangen von den S. B. B.-Kollegen H. Eggenberger und dem Bauleiter des Kraftwerks, Ing. Hans Studer, die mit Unterstützung ihrer Trabanten die nötigen Erklärungen bei der Besichtigung gaben. Aber nicht Alle hatten das Bedürfnis, in die Tiefen der Einzelheiten zu dringen, sie zog „es“ (= Seilbahn) vielmehr zur Höhe (= Wasserschloss). Richtig gewittert: Hier stand, von zwei Bergnixen (diese neue Spezies findet sich nämlich bisweilen in der Nähe von Wasserschlossern) betreut, ein appetitliches Znüni bereit, das lebhaften Anklang fand. Aber noch viel schöner war der herrliche Blick in die Tiefe, wo Zentrale und übriges Bauwerk der Menschlein wie niedliches Spielzeug erschien; und der Blick in die blaue Weite, über den Urnersee zum Rigi! Allein die verfügbare Zeit war allzukunftknapp, um die Gedanken auszuspinnen, die solcher Naturgenuss und die Distanz von den Einzelheiten auslösen; schwer war es, sich loszureissen, um rechtzeitig den Zug nach Göschenen zu erreichen.

Ganz langsam fuhr man am Pfaffensprung vorbei, wo ein ad hoc inszenierter gewaltiger Ueberfall die „dünne“ Gewölbestaumauer dem Blick verhüllte; aber auch so war's schön. In Göschenen sodann, dessen berühmter Bahnhof-Buffer-Beizer seinen Beruf modifiziert hat und der hungernden Menschheit nunmehr statt Bouillon mit Ei leider nur noch poetische Kost serviert, assen die Ehemaligen dennoch vorzüglich zu Mittag. Diese Gelegenheit ergriff unser Kollege Ing. Kristofer Lund aus Kristiania, um namens der ausländischen Mitglieder herzlichen Dank zu sagen für all das während der Generalversammlung Genossene und den Wunsch auszudrücken, die an der E. T. H. geknüpften und in der G. E. P. gepflegten Freundschaften möchten auch weiterhin über alle Landesgrenzen hinaus ein einiges Band bilden. — Den Dank an die S. B. B., die unsere Exkursion so entgegenkommend und wirkungsvoll unterstützt, sprach der Berichterstatter aus. Ein besonderes, wohlverdientes Kränzlein wand er dabei dem Kollegen H. Studer, der es verstanden hat, die bei der Elektrifikation der S. B. B. allgemein bekundete Tendenz nach möglichster Anpassung ihrer Bauten an die jeweilige Oertlichkeit, beim Bau des Kraftwerks Amsteg längs dem verkehrsgeschichtlich so ausgeprägten alten Gotthardweg, dem eigentlichen Ursprung der Eidgenossenschaft, in vorbildlich taktvoller Weise zum Ausdruck zu bringen.

So schloss das schöne Fest, inmitten unserer Berge, angesichts eines der bedeutendsten technischen Kulturwerke, an dem Mitglieder der G. E. P. in allen Stellungen, jeder an seinem Orte, ihr bestes Können geben. Möchte dies, alles in allem, für die Zukunft unserer G. E. P. symbolisch sein und bleiben! C. J.



Abb. 6. Eidgen. Stollen-Triumvirat.

## Konkurrenzen.

**Ersparniskasse in Langenthal.** Ein auf fünf eingeladene ortsansässige, bzw. benachbarte Architekten beschränkt gewesener Wettbewerb für ein Kassa- und Verwaltungsgebäude der Ersparniskasse des bernischen Amtsbezirkes Aarwangen in Langenthal, in dessen fünfgliedrigem Preisgericht als Fachleute amtierten Architekt R. Bracher (Zug), a. Reg.-Rat A. Stöcklin (Basel) und Bauverwalter E. Kohler (Langenthal), hat folgende Prämierung ergeben:

I. Preis (700 Fr.) Entwurf Nr. 1 Arch. *E. Bützberger*, Burgdorf.  
II. Preis ex aequo Entwurf Nr. 3 Arch. *Hektor Egger*, Langenthal.  
(je 400 Fr.) Entwurf Nr. 5 Arch. *Emil Schär*, Langenthal.

Das Preisgericht empfiehlt dem Verwaltungsrat der Ersparniskasse, dem Verfasser des erstprämiierten Entwurfs die Umarbeitung seiner Pläne und die spätere Ausarbeitung der Baupläne zu übertragen.

Ausser obigen Preissummen war jeder Teilnehmer mit 500 Fr. honoriert worden (Gesamtsumme 4000 Fr.).