

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 83/84 (1924)
Heft: 24

Vereinsnachrichten

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: 02.04.2025

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

Stellung nehmen. Man ist sich ja längst darüber klar, dass es, wie alles amerikanische, „mit Vorsicht zu geniessen“ ist und wir stellen gern fest, dass man dazu übergeht, von *wirtschaftlicher*, statt von „wissenschaftlicher“ *Betriebsführung* zu sprechen. Wa.

Tage der Technik 1925. Ein Abreiss-Kalender von *Franz Maria Feldhaus*. München, Verlag von R. Oldenbourg. Preis G.-M. 4,50.

Dieser nunmehr im vierten Jahrgang erscheinende Kalender (mit 365 Abreissblättern im Format $12\frac{1}{2} \times 24$ cm) bringt neben Gedenktagen der Technik auf jedem Blatt ein auf die Technik bezügliches Bild oder Bildnis. Dabei beschränkt er sich nicht etwa auf die letzten Jahrzehnte der Technik, sondern bringt auch aus alten Zeiten Angaben und Bilder über ernste und heitere Ereignisse und Konstruktionen. Wer sich auch für die Anfänge und die Vorzeiten der Technik interessiert, wird an diesem Kalender seine besondere Freude haben. Als erfreulich ist hervorzuheben, dass auch nichtdeutsche Technik in weitgehendem Masse berücksichtigt ist, sodass der Kalender auch dem schweizerischen Ingenieur auf den bevorstehenden Jahreswechsel zur Anschaffung empfohlen werden kann. G. Z.

Eingangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

Historisch-biographisches Lexikon der Schweiz. Herausgegeben mit der Empfehlung der Allgemeinen Geschichtsforschenden Gesellschaft der Schweiz, unter der Leitung von Professor Dr. *Heinrich Türler*, Direktor des Bundesarchivs, Dr. *Marcel Godet*, Direktor der Schweiz. Landesbibliothek, *Victor Attinger*, Verleger, in Verbindung mit zahlreichen Mitarbeitern aus allen Kantonen. Mit vielen Karten, Bildnissen und Wiedergaben alter Dokumente. Neuenburg (Place Piaget 7). Administration des Historisch-Biographischen Lexikon der Schweiz. Preis des gesamten Werkes von 60 Lieferungen Fr. 327,60, wobei der erste Band (8 Hefte brochiert) bei der Zeichnung gratis verabfolgt wird und die folgenden Hefte (erschieden sind bis jetzt 18 Hefte) zu je Fr. 6,30 + Porto geliefert werden.

Hydrographisches Jahrbuch der Schweiz 1923. Zusammengestellt von *J. Näf*, Ingenieur beim Eidg. Amt für Wasserwirtschaft. Veröffentlichungen des Amtes für Wasserwirtschaft, herausgegeben unter der Leitung von Dr. sc. techn. C. Mutzner. Bern 1924. Preis geh. 30 Fr.

The Connecting Rod and Crank Mechanism and its Inertia Forces. By Dr. C. P. Holst, late Professor in the Technical University of Delft. Leiden 1924. Verlag von E. J. Brill. Preis geh. holl. Gulden 2,40.

The Geometry of the Screw-Propeller. By Dr. C. P. Holst, late Professor in the Technical University of Delft. Leiden 1924. Verlag von E. J. Brill.

The Rectification of Circular Arcs. By Dr. C. P. Holst, late Professor in the Technical University of Delft. Leiden 1924. Verlag von E. J. Brill. Preis geh. holl. Gulden 0,90.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.
Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Mitteilung des Central-Comité.

In der Tagespresse ist kürzlich eine Notiz erschienen, nach welcher der Schweizerische Ingenieur- und Architektenverein zum Bau des sog. *Goetheanum* Stellung genommen und ihn gutgeheissen hätte. Das Central-Comité des S. I. A. legt Wert darauf, zu erklären, dass der Verein in keiner Weise dazu Stellung genommen und sich bisher gar nicht mit der Angelegenheit befasst hat.

Die erwähnte Mitteilung dürfte darauf zurückzuführen sein, dass die *Sektion Solothurn* seinerzeit eine Meinungsäusserung über bestimmte technische Fragen des Projektes abgegeben hat.

Sektion Bern des S. I. A.

PROTOKOLL

der II. Sitzung im Vereinsjahr 1924/25

Mittwoch, den 29. Oktober 1924, 20¹⁵ Uhr im „Bürgerhaus“, Bern.

Vorsitz: Architekt *E. Ziegler*. Anwesend rund 80 Mitglieder und Gäste.

Der Vorsitzende begrüsst die Mitglieder und Gäste, insbesondere die Vertreter der Bundesbahnen, des Regierungsrates und des Gemeinderates.

1. Die Versammlung beschliesst auf Antrag des Vorstandes, die *Studienkommission* für die Bahnhof- und Brückenfragen Berns

durch Zuzug folgender Herren zu ergänzen: A. v. Werdt, Stellvertreter des Oberingenieurs der S. B. B., Bern; A. Reber, Stadtgenieur, Bern; K. Braun, Ingenieur bei der kantonalen Baudirektion.

2. Vortrag von Herrn A. v. Werdt, Oberingenieur-Stellvertreter der S. B. B. über:

„Die Entwicklung der Berner Bahnverhältnisse.“

Der Referent entwirft anhand zahlreicher Pläne ein Bild über die Entstehung des frühern Kopfbahnhofes und seine nachherige Umgestaltung in einen Durchgangsbahnhof, sowie über die Durchführung späterer Erweiterungsbauten. Er vertritt die Ansicht, dass der heutige Bahnhof sehr wohl befähigt sei, auch einen gesteigerten Verkehr noch aufnehmen zu können. Insbesondere können die westlichen Einfahrten noch auf lange Jahre hinaus genügen.

Die östliche Zufahrt wies im Jahre 1923 einen mittleren Zugverkehr von 140 Zügen in 24 Stunden auf. Die Zugsdichtigkeit kann noch bis rund 200 Züge in 24 Stunden erhöht werden, sodass mit der Verdoppelung der Zufahrtseise von zwei auf vier noch zugewartet werden kann. Dagegen kann die Eisenbahnbrücke über die Aare, die „Rote Brücke“, auf die Dauer nicht mehr genügen. Die Niveauübergänge in der Lorraine werden mit zunehmendem Zugverkehr ein immer grösseres Hindernis für den Fussgänger- und Fuhrwerkverkehr. Die Perronanlagen im Hauptbahnhof sollten verbreitert und verlängert werden.

Die Bundesbahnen haben deshalb Projekte für eine Erweiterung des Personenbahnhofes, die Errichtung einer Haltestelle im Wylerfeld und für die Verbesserung der Zufahrt vom Wyler zum Hauptbahnhof ausgearbeitet und für die Verbesserung der Zufahrt zwei Varianten einander gegenübergestellt, nämlich:

a) Bellassung der Zufahrt durch die Lorraine, Erstellung einer neuen Eisenbahnbrücke und Hebung des Bahntracé in der Lorraine um etwa 5 m, um die Niveau-Übergänge durch Unterführungen zu ersetzen. Kosten etwa 23,2 Mill. Fr. Die neue Strassenbrücke käme neben die viergleisige Eisenbahnbrücke aareaufwärts zu liegen.

b) Verlegung der Zufahrtseise vom Wyler nach der Engehalde. Erstellen eines Aare-Viaduktes und Untertunnelung der Neubrücke-Strasse. Kosten: 26,5 Mill. Fr. Bei zweigleisiger Anordnung kann der Eilgutbahnhof an seiner jetzigen Stelle bleiben, später, bei viergleisiger Anordnung, muss er verlegt werden.

In beiden Fällen wird Linienbetrieb vorgesehen. Es wird eine Ueberwerfung notwendig. Die S. B. B. geben der Lösung a) den Vorzug. Der Referent weist aber darauf hin, dass unter Berücksichtigung städtebaulicher und ästhetischer Gründe doch die Linienverlegung nach der Engehalde zu empfehlen sei. Auch die S. B. B. können dem Engehalde-Projekt zustimmen, wenn die Stadt die Mehrkosten im Betrage von rund 4 Mill. Fr. (3,5 Mill. Fr. für Linienverlegung plus 0,7 Mill. Fr. für Ankauf der alten Eisenbahnbrücke und des frei werdenden Bahnareals) übernimmt. Er empfiehlt, die Rote Brücke in eine Strassenbrücke umzubauen.

Der Vorsitzende spricht dem Referenten für das ausführliche Referat den Dank des Vereins aus.

Regierungsrat *W. Bösiger* spricht den Wunsch aus, das Projekt der S. B. B. für den Bahnhofumbau möchte in vermehrtem Masse auf die Bedürfnisse der Lötschbergbahn und der Bernischen Dekretsbahnen Rücksicht nehmen. Es sollten Anordnungen getroffen werden, damit der Güterverkehr von Biel und Olten, ohne Bern zu berühren, nach dem Lötschberg umgeleitet werden könne.

Ing. *E. Probst* empfiehlt auf Grund seiner Studien, die er im Auftrage der Stadt Bern ausführte, beim Bau einer neuen Strassenbrücke die bestehende Rote Brücke nicht mitzubenuetzen.

Stadtpräsident *Lindt* gibt die Ansicht des Gemeinderates über den Brückenumbau bekannt, wonach beabsichtigt wird, mit dem Bau der neuen Lorraine-Strassenbrücke zu beginnen, sobald eine schriftliche Verständigung zwischen Gemeinde und Bundesbahnen über die Verlegung der Bahnlinie an die Engehalde zustande gekommen sei.

Generaldirektor *A. Schrafl* und Architekt *L. Mathys* sprechen sich grundsätzlich ebenfalls für dieses Vorgehen aus. Ing. Schrafl bemerkt, dass mit dem Bahnbau frühestens 1926 begonnen werden könne und dass er drei bis vier Jahre dauern werde.

Stadtgenieur *A. Reber* teilt mit, dass die neue Strassenbrücke zum grössten Teil erstellt werden könne, auch bevor die Eisenbahnbrücke abgebrochen werde.

Ing. *F. Steiner*, Präsident der Studienkommission, erklärt, dass die Durchführung der Linienverlegung vorgängig des Brückenneubaus in Angriff genommen werden müsse, wenn eine volle Auswirkung der neuen Strassenbrücke zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mit dem Nordquartier ermöglicht werden soll.

Ing. *Schurter* empfiehlt ausser vollständig unabhängigen Lösungen auch die Kombination der „Roten Brücke“ mit einer künftigen Strassenbrücke wirtschaftlich gründlich zu prüfen.

Ing. *H. Stoll* erklärt unter anderem, dass ein eventuell langandauerndes Zwischenstadium mit unfertiger Strassenbrücke neben

der Eisenbahnbrücke aus verkehrstechnischen und hauptsächlich ästhetischen Gründen nicht befriedigen würde.

Ing. K. Seidel beantragt, heute keine Beschlüsse zu fassen.

Im weitem beteiligten sich an der Diskussion die Ingenieure Nater und Schreck.

Die Versammlung stimmt mehrheitlich folgender Resolution zu:

„Die Sektion Bern des S. I. A., nach Anhören von Vorträgen der Herren Ingenieur H. Liechty, Bern, über „Die Brücken- und Bahnhofsfagen Berns in wirtschaftlicher Beleuchtung“, und A. von Werdt, Oberingenieur-Stellvertreter S. B. B., Bern, über „Entwicklung der Berner Bahnverhältnisse“, nach Untersuchung der damit zusammenhängenden Fragen durch die von der S. I. A.-Sektion Bern bestellte Studienkommission, und nach eingehender Diskussion, gelangt zu folgenden Schlüssen und Vorschlägen:

1. Die Dringlichkeit des Baues einer neuen Lorrainebrücke steht ausser allem Zweifel. Die volle Auswirkung eines Brücken-Neubaus zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mit dem Nordquartier kann aber erst eintreten nach gänzlicher Beseitigung der Bahnanlagen aus der Lorraine. Es ist daher Aufgabe der städtischen Behörden, auf rasche Verständigung mit den S. B. B. über die Durchführung dieser Linienverlegung zu dringen, damit der Brücken-Neubau in Angriff genommen werden kann.

2. Die vorliegenden Projekte der S. B. B. für die Erweiterung des Personenbahnhofs Bern sehen neuerdings eine Abgrabung der Grossen Schanze vor. Es ist deshalb unerlässlich, weiter zu prüfen, ob nicht eine Lösung möglich wäre, die für die Perron- und Geleise-Anlagen weniger Breite beansprucht, unter Ausnützung der Vorteile der elektrischen Zugförderung.“

Schluss der Sitzung 30. X. 24, 0¹⁵ Uhr.

Der Protokollführer: Ko.

PROTOKOLL

der III. Sitzung im Vereinsjahr 1924/25

Freitag, den 14. November 1924, 20¹⁵ Uhr im „Bürgerhaus“, Bern.

Vorsitz: Architekt E. Ziegler. Anwesend 35 Mitglieder.

1. Der Vorsitzende teilt mit, dass Ingenieur Savoie als Mitglied in die Sektion Bern aufgenommen wurde.

2. Ingenieur H. Stoll empfiehlt, die Diskussion über die Bahnhof- und Brückenfrage nicht mehr aufzunehmen und beantragt, dass die Studienkommission für die Berner Bahnhoffrage, der er selber angehört, aufgelöst werde.

Der Präsident nimmt Vorschlag und Antrag zuhanden des Vorstandes entgegen und spricht über gewisse Vorkommnisse sein Bedauern aus.

3. Vortrag von Herrn Dr. Winteler, Ingenieur-Chemiker aus Biel über

„Der Werdegang der Taschenuhr und das Taylor-System.“

Der Referent erläutert eingehend die verschiedenen Arten, nach denen die Zeit gemessen werden kann, und erklärt alsdann anhand graphischer Darstellungen insbesondere den Mechanismus der Taschenuhr und die verschiedenen Arbeitsvorgänge, die zur Herstellung ihrer verschiedenen Konstruktionsteile notwendig sind. Besonderes Interesse bot die Vorführung unter dem Mikroskop (36fache Vergrößerung) von äusserst kleinen und gleichwohl auf $\frac{1}{100}$ Millimeter genau bearbeiteten Bestandteilen des Räderwerkes. Lange bevor das Taylor-System in Amerika aufkam, war bei der Uhrenfabrikation die Arbeitsteilung und die Spezialisierung in weitgehendem Masse angewendet worden. Kaum in einer andern Industrie ist die Arbeitsteilung derart ausgeprägt. Trotzdem sind noch wesentliche Verbesserungen im Sinne einer noch rationelleren Arbeitsorganisation möglich. Der Referent verspricht sich insbesondere bei der Konstruktion kleiner Uhren grosse Erfolge aus der Einführung des Mikroskops.

Die Ausführungen wurden warm verdankt. Ko.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

PROTOKOLL

der IV. Sitzung im Vereinsjahr 1924/25

Mittwoch, den 3. Dezember 1924, 20 Uhr auf der Schmidstube.

Vorsitzender: Ingenieur A. Walter, Präsident. Anwesend etwa 215 Mitglieder und Gäste.

Der Vorsitzende begrüsst die zahlreich erschienenen Mitglieder und Gäste, insbesondere die Referentin des Abends, Frau Dr. A. Gley, Kunsthistorikerin aus Wien, sowie noch speziell Herrn Dr. H. Lehmann, den Präsidenten der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich.

1. Das Protokoll der III. Vereinssitzung ist in Nummer 22 der Schweizer Bauzeitung erschienen und wird genehmigt.

In Horgen ist Architekt H. Schärer-Hofmann, Präsident des Bezirksgerichtes, langjähriges Mitglied unserer Sektion, gestorben.

Sein Andenken wird in üblicher Weise geehrt. — In unsere Sektion übertreten sind Dr. Ing. E. Suter (bleibt gleichzeitig Mitglied der Sektion Aargau) und Dr.-Ing. A. Eggenschwiler, sowie zwei bisherige Einzelmitglieder: Ing. H. Tempelmann und Ing. A. Müller, die willkommen geheissen werden.

2. Die Umfrage wird nicht benützt.

3. Vortrag von Frau Dr. A. Gley, Kunsthistorikerin, Wien, über „Die ägyptischen Königsgräber und das neuentdeckte Grab des Tut-anch-Amuns.“ Die Rednerin hat ein Autoreferat zugesagt, das später veröffentlicht werden soll.

Der Präsident verdankt den interessanten, mit grossem Beifall aufgenommenen Vortrag, der den Anwesenden in ausgezeichneter Weise einen Einblick in die ägyptische Kunst und die neuesten Ausgrabungen gegeben hat. In freier Ausführung hat es die Rednerin verstanden, in fesselnder Weise Aufschluss über ihre eingehenden Studien an Ort und Stelle, ergänzt durch zahlreiche vorzügliche Lichtbilder, zu geben. Die Diskussion wird nicht benützt. Der Vorsitzende schliesst die Sitzung um 10³⁰ Uhr.

Der Aktuar: O. C.

EINLADUNG

zur V. Sitzung im Vereinsjahr 1924/25

auf Mittwoch, den 17. Dezember 1924, 20 Uhr auf der Schmidstube.

Vortrag mit Lichtbildern von Ingenieur H. E. Gruner, Basel:

„Einige Probleme aus dem Wasserbau und ihre Lösung durch Versuche im Wasserbau-Laboratorium.“

Eingeführte Gäste und Studierende sind willkommen.

Der Präsident.

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

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telefon: Selnau 23.75 — Telegramme: INGENIEUR ZÜRICH

Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. Einschreibebühr 5 Fr.

Auskunft über offene Stellen und Weiterleitung von Offerten erfolgt nur gegenüber Eingeschriebenen.

Es sind noch offen die Stellen: 938a, 990a, 1011a, 1014a, 1032 1034, 1036, 1039, 1040, 1041, 1043, 1044, 1045, 1046.

Mühlbau-Techniker mit Sprachkenntnissen, für Bureau und event. Reise. Nur tüchtiger Fachmann. Deutsche Schweiz. (939a) Selbständiger, tüchtiger **Konstrukteur** für Kran- und Hebezeugbau, für Maschinenfabrik der deutschen Schweiz. (1052)

1 oder 2 tüchtige, erfahrene **Mühlbau-Techniker** als selbständige, gewissenhafte Plan-Entwerfer. Bewerber mit Kenntnis der italienischen Sprache erhalten den Vorzug (Italien). (1053)

Zuverlässiger und gewandter **Maschinen-Techniker** oder **Ingenieur**, 30 bis 35 Jahre, für Reisetätigkeit in Spanien (Wasser- und Dampfmeser und ähnliche Apparate). Einige Monate Einführung im Stammhaus (deutsche Firma). (1054)

Maschinen- oder Elektro-Ingenieur mit Kenntnissen auf dem Gebiet der elektrischen Hebezeuge. Geläufig Französisch, womöglich auch Englisch (Ausarbeitung von Kostenvoranschlägen). Eintritt spätestens 1. Jan. 1925 (Maschinenfabrik d. deutsch. Schweiz). (1055)

Technisch gebildeter **Betriebsleiter** zur fachmännischen Einrichtung einer Filztuch-Fabrik, mit den modernen Erfordernissen einer solchen vertraut (Kanton Solothurn). (1056)

Elektro-Ingenieur, befähigt, technisch-wissenschaftliche Fragen literarisch zu bearbeiten und auch in freiem Vortrag möglichst deutsch und französisch zu behandeln (Zürich). (1058)

Acquisiteure für Telefon-Automaten, für Privat-Telephon-Gesellschaft der deutschen Schweiz. Dauerstellen. Dringend. (1062)

Junger, tüchtiger **Architekt**, flotter Zeichner, für Bureau und event. etwas Bauführung, nach Graubünden, auf 1. Januar oder später. Künstlerische Befähigung notwendig. (1063)

Jüngerer **Ingenieur** mit Kenntnis der Statik, womöglich mit Praxis im Eisenbeton. Eintritt sofort (deutsche Schweiz). (1064)

An unsere Abonnenten.

Wie üblich werden wir, wo nichts anderes vereinbart ist und soweit die Postverhältnisse es erlauben, zu Beginn des neuen Jahres den Abonnementbetrag mit Nachnahmekarte erheben, sofern die Abonnenten nicht vorziehen, zur Ersparung der Nachnahmekosten den entfallenden Betrag vor Ende Dezember durch Einzahlung auf unser Postcheck-Konto VIII 6110 oder mittels einer Anweisung auf Zürich zu begleichen.

Ferner bitten wir, allfällige Rücktritte vom Abonnement vor Jahresschluss mitteilen zu wollen.

Zürich 2, Dianastrasse 5. Schweizerische Bauzeitung:
Carl Jegerh.