

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 87/88 (1926)
Heft: 10

Artikel: Die Verschiebebahnhöfe am X. internat. Eisenbahnkongress
Autor: Andeae, C.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-40953>

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: 14.03.2025

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

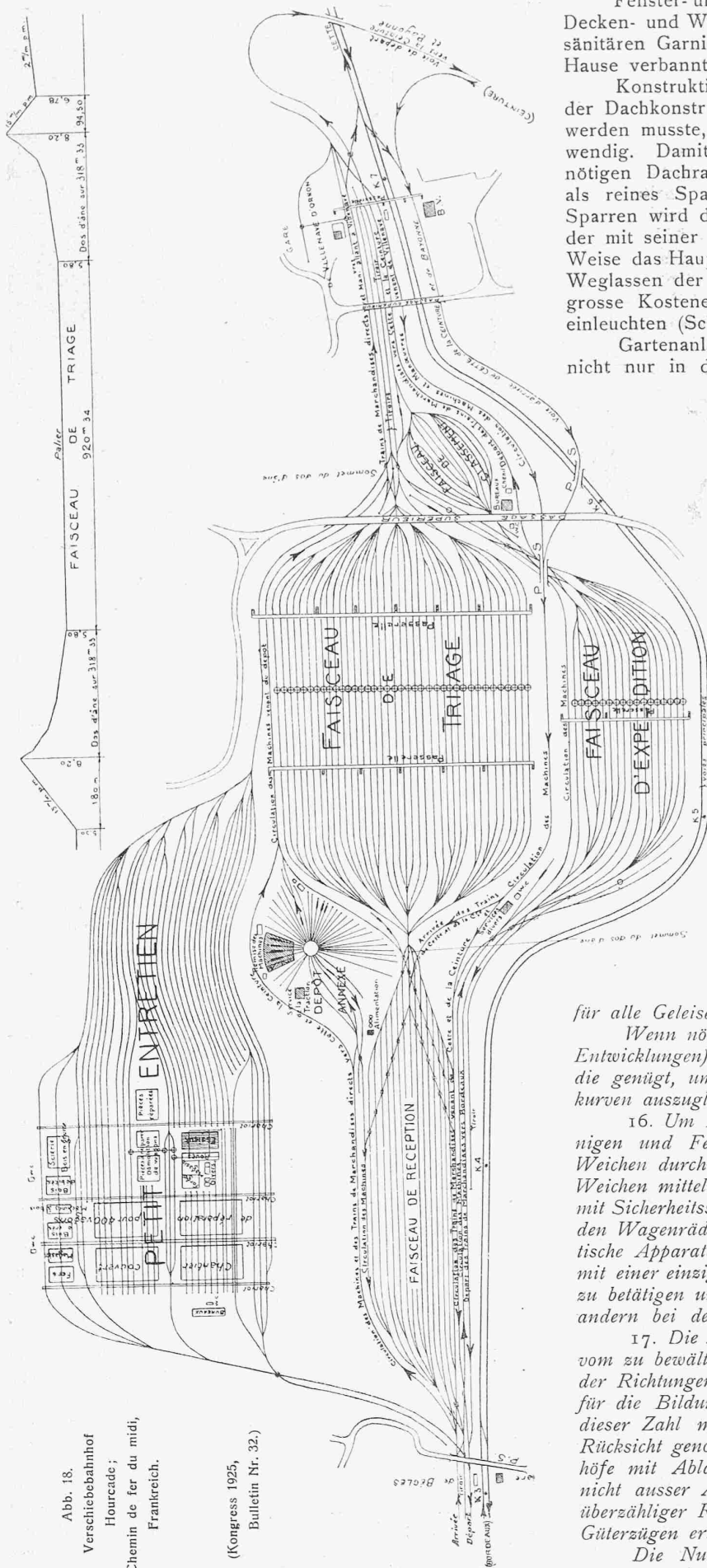


Abb. 18.
Verschiebebahnhof
Hourcade;
Chemin de fer du midi,
Frankreich.

(Kongress 1925,
Bulletin Nr. 32.)

Fenster- und Türbeschläge, elektrische Schalterplatten, Decken- und Wandbeleuchtungskörper, natürlich sämtliche sanitären Garnituren sind in Nickel; Messing ist aus dem Hause verbannt.

Konstruktion: Als konstruktive Eigenart ist die Art der Dachkonstruktion anzuführen. Da das Dach ausgebaut werden musste, war eine Kniewand von 50 cm Höhe notwendig. Damit aber weder Pfosten noch Streben den nötigen Dachraum durchschneiden, wurde der Dachstuhl als reines Sparrendach durchgebildet. Der Schub der Sparren wird durch einen Eisenbetongürtel aufgenommen, der mit seiner schrägen Ausladung in einfacher, sachlicher Weise das Hauptgesims des Hauses bildet; dass dies durch Weglassen der üblichen Rabitzverkleidung am Gesims eine grosse Kostenersparnis bedeutet, wird jedem Fachmanne einleuchten (Schnitt, Abbildung 7).

Gartenanlage: Das eingehende Geländestudium hat nicht nur in der grundlegenden Situation, sondern auch im Bau des Gartens seine Früchte gezeitigt. Es war von vornherein Wille von Bauherr und Architekt, an dem von Natur schon so schön modellierten Boden nichts zu ändern. Ein einziger, von duftenden Blumen eingefasster Weg führt von der Strasse hinauf zum Haus, sonst aber blieb alles wie einst, und ringsum grünt wieder die Wiese.

Die Verschiebebahnhöfe am X. internat. Eisenbahnkongress.

Von Prof. C. ANDREAE, Zürich.

(Schluss von Seite 138.)

Die vier folgenden Schlussfolgerungen beziehen sich auf Gestaltung und Abmessungen der Richtungsgruppe:

15. Die Entfernung zwischen dem Gipfel des Ablauffrückens und der ersten Weichenspitze soll möglichst klein sein. Es ist vorteilhaft, die Weichenentwicklung am Einlaufende der Ordnungsgruppe so anzuordnen, dass die einzelnen Geleise nicht zu verschiedene Widerstände aufweisen, und dass die Entfernung von der ersten Weichenspitze bis zum Polizeipfahl des Ordnungsgeleises möglichst kurz und für alle Geleise ungefähr dieselbe sei.

Wenn nötig, kann dem Einfahrkopf (Zone der Weichen-Entwicklungen) der Gruppe eine Neigung gegeben werden, die genügt, um die Widerstände der Kurven und Gegenkurven auszugleichen.

16. Um Personal zu sparen, den Ablauf zu beschleunigen und Fehlläufe zu vermeiden, wird empfohlen, die Weichen durch Stellwerke zu bedienen. Diese bewegen die Weichen mittelst Drähten oder Elektrizität. Es gibt Systeme mit Sicherheitsschienen, die das Umstellen der Weichen unter den Wagenrädern verhindern. Es werden auch halbautomatische Apparate verwendet, die dem Weichensteller gestatten, mit einer einzigen Bewegung alle Weichen einer Fahrstrasse zu betätigen und zwar so, dass die Weichen eine nach der andern bei der Annäherung der Wagen umgestellt werden.

17. Die Zahl der Geleise in der Ordnungsgruppe hängt vom zu bewältigenden Verkehr (Grösse des Verkehrs, Anzahl der Richtungen, Ortsanlagen usw.) und von den Vorschriften für die Bildung der Güterzüge ab. Bei der Bestimmung dieser Zahl muss auf die praktisch zulässige Höchstzahl Rücksicht genommen werden. Diese beträgt für Flachbahnhöfe mit Ablauffrücken etwa 35 bis 40. Es ist immerhin nicht ausser Acht zu lassen, dass die Anordnung einiger überzähliger Richtungsgeleise die Bildung von Durchgangsgüterzügen erleichtert.

Die Nutzlänge der Ordnungsgeleise hängt von der grössten zulässigen Zuglänge ab. Sie muss nötigenfalls

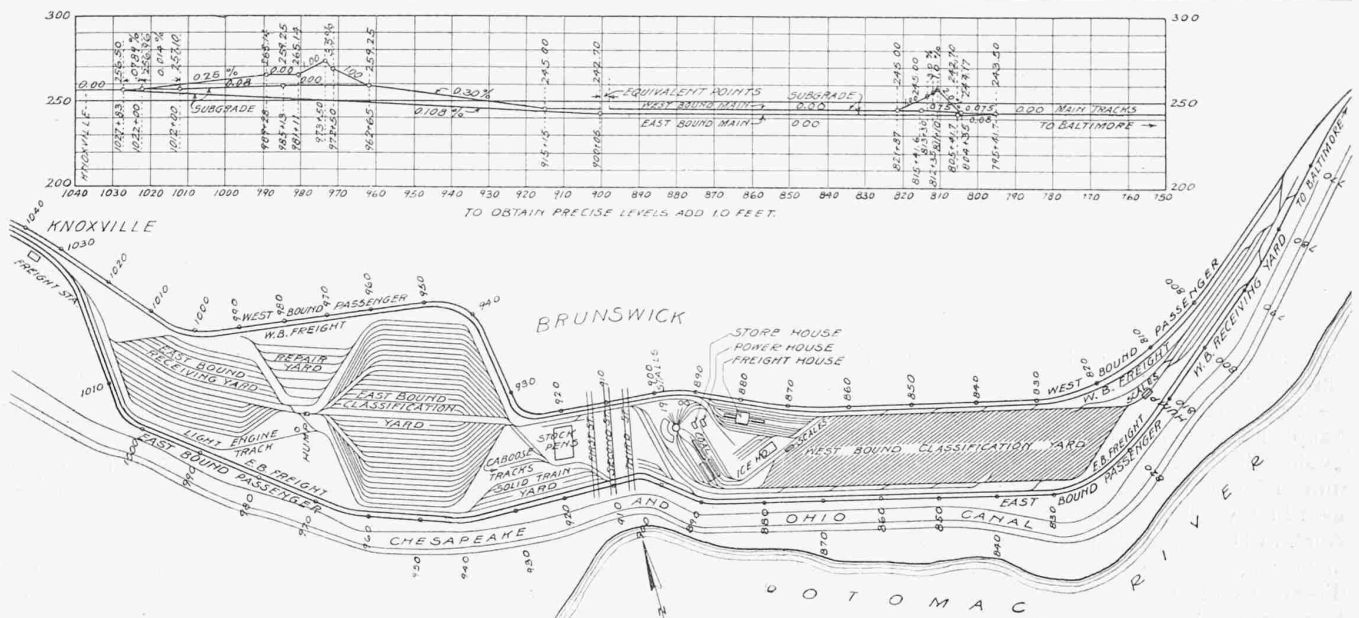


Abb. 17. Verschiebebahnhof Brunswick der Baltimore & Ohio Railroad Co., U. S. A. (Kongress 1925, Bulletin Nr. 4).

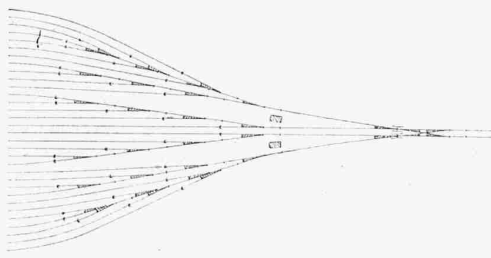


Abb. 19. (Kongress 1915, Bulletin Nr. 32)

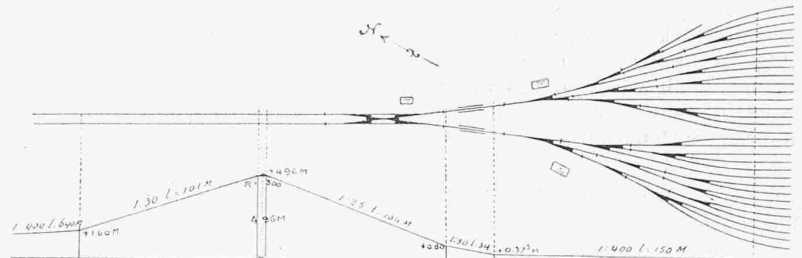


Abb. 20. (Kongress 1925, Bulletin Nr. 1.)

genügen, um am Ausfahrende der Gruppe noch Ordnungsbewegungen ausführen zu können. Zur Zuglänge ist noch die Strecke für das Anhalten der letzten Wagen zuzuzählen.

In den Gefällsbahnhöfen muss die Neigung der Ordnungsgleise mindestens 5 ‰ betragen, damit die Wagengruppen durch die Schwerkraft in Bewegung kommen.

18. In Flachbahnhöfen ist, wo es möglich ist, die direkte Ausfahrt aus der Ordnungsgruppe zu empfehlen, es sei denn, dass die Verkehrsdichte die sofortige Ueberführung der Züge nach ihrer Bildung in eine Ausfahrgruppe verlange.

Es ist von Vorteil, sogar notwendig, die Gefahrzone, d. h. die Strecke vom Ablaufpunkt bis zum Polizeipfahl der Ordnungsgleise möglichst zu kürzen, um die Gefahr des Einholens zu vermindern. Dazu können die Trennungswweichen unbedenklich in die Steilrampe verlegt werden, doch sollte die Spitze der ersten Weiche nicht näher als 15 m vom Ablaufpunkt entfernt sein, um Zeit für sicheres Umstellen zu haben. In den meisten Bahnhöfen ist diese Entfernung grösser. Ueber 40 m wird sie jedoch zu gross.

Von Bedeutung ist die Anordnung der Weichenentwicklung am Ablauf. Die Amerikaner haben hier noch vielfach ihr Parallelgitter (Abbildung 17).

Diese Anordnung ergibt ein günstiges Tracé mit wenig Kurvenwiderständen, hat aber den grossen Nachteil, dass die letzten Weichen sehr weit entfernt liegen und die Weichenstrassen zu lang werden. Kurze Gefahrzonen werden durch Anordnung symmetrischer Doppelweichen erhalten. Abgesehen von den konstruktiven Nachteilen der Doppelweichen werden aber hier die Kurvenwiderstände für die äusseren Geleise zu gross (Abbildung 18) und es empfehlen sich schlankere Anordnungen, wie Abbildungen 19 und 20.

Durch Neigung der ganzen Weichenentwicklung um den Betrag der Kurvenwiderstände kann deren Einfluss aufgehoben werden. Dieser Widerstand beträgt bei den

hier üblichen Radien etwa 8 bis 10 cm pro Kurve. Genauer lässt sich w nach den Formeln von Röckl $w_K = \frac{650}{R - 55}$

oder Mutzner $w_K = \frac{800 - 0,4 R}{R - 40}$ berechnen (diese ist für grosse Radien zweckmässiger, da w_K für $R = 2000$ gleich 0 wird, während die Formel von Röckl dafür zu grosse Werte gibt). Wo Geleisbremsen am Fusse der Rampen zur Regelung der Laufweite eingebaut sind, sollten, um Wiederbeschleunigung zu vermeiden, hinter jener keine grössere Neigung als die Bremsneigung (2 bis 3 ‰) gegeben werden.

Schlussfolgerung 16 ist z. T. schon unter 7 besprochen worden. Sie wurde auf Antrag Descubes (Est) eingefügt um dem in Frankreich von ihm eingeführten System der automatischen Weichenstellung Rechnung zu tragen. Die Höchstzahl der Ordnungsgleise ergibt sich aus den Widerständen. Wo diese durch entsprechende Neigung wettgemacht werden können, kann die Zahl auch etwas erhöht werden.

Der Hauptberichterstatler Simon-Thomas hatte entsprechend seiner Stellungnahme an der Eisenbahntechnischen Tagung in Berlin²⁾ für Gefällsbahnhöfe eine kleinste Neigung von 7 ‰ vorgeschlagen mit Rücksicht auf die Erfahrungen in Nürnberg. Die 5 ‰, die vom Kongress angenommen wurden, sind jedenfalls als *Minimum* zu betrachten und setzen voraus, dass an den Ablaufstellen (also zwischen Einfahr- und Richtungsgruppe) kurze Steilrampen (vgl. Bemerkung zu These 3) eingeschaltet seien.

Dass, wie in Schlussfolgerung 18 verlangt, die Möglichkeit bestehen soll, direkt aus den Richtungsgeleisen Züge abzufertigen, ist eine Forderung, die überall dort

¹⁾ Dr. C. Mutzner, Die virtuellen Längen der Eisenbahnen, Zürich 1914.

²⁾ Simon-Thomas: Gefällsbahnhöfe, Sonderausgabe „Eisenbahnwesen“ der „Z. V. D. I.“

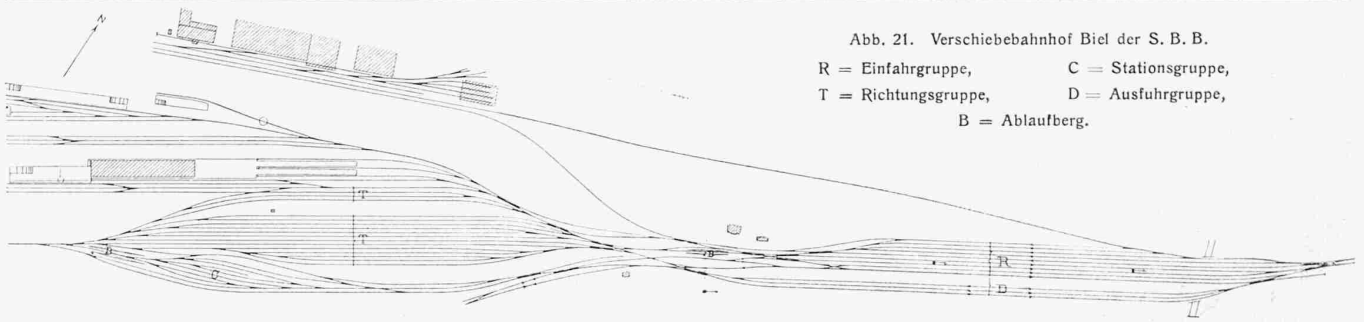


Abb. 21. Verschiebebahnhof Biel der S. B. B.

R = Einfahrgruppe, C = Stationsgruppe,
T = Richtungsgruppe, D = Ausfahrgruppe,
B = Ablaufberg.

gestellt wird, wo die Bildung von geschlossenen Güterzügen, also von Fernzügen überwiegt. Die älteren Anlagen — viele neuere französische heute noch — haben überhaupt keine besondere Ausfahrgruppe, höchstens einige „voies de formation“, auf denen die Zugsteile, die am unteren Ende der einzigen Ordnungsgruppe nach Stationen geordnet wurden, zum ganzen Zug zusammengesetzt werden. Auch in Deutschland, wo die Bildung von Fernzügen immer mehr angestrebt wird, geht die Tendenz dahin, die Züge direkt aus der Richtungsgruppe ausfahren zu lassen¹⁾. Der Verschiebebahnhof muss allerdings als Ausgleichbecken bei Störungen auf offener Strecke oder grossem Verkehrsandrang dienen, weshalb, wenn die Abfahrgruppe fehlt, die Richtungsgruppe grösser gehalten werden muss. Wo, sei es mit Rücksicht auf die Pufferwirkung, sei es dass viele Züge nach Stationen zu ordnen sind, eine Abfahrgruppe doch erstellt wird, sollte immerhin die Möglichkeit direkter Ausfahrt aus der Richtungsgruppe vorhanden sein, um unnötiges Ueberfahren von Fernzügen zu vermeiden²⁾.

19. In den Gefällsbahnhöfen folgt die Stationsgruppe in der Verlängerung der Richtungsgruppe. In Flachbahnhöfen ist es zweckmässiger sie seitlich anzulegen.

20. Der Stationsgruppe eine Neigung zu geben ist vorteilhaft. Es vermehrt dies ihre Leistungsfähigkeit.

21. Die Geleisezahl einer Stationsgruppe, die in der Regel nicht grösser als 14 ist, hängt von den Vorschriften für die Bildung der Güterzüge ab, die die grösste Anzahl von Stationen zu bedienen haben. Eine Nutzlänge von 200 m genügt in der Regel für diese Geleise. Geleisecharfen sind vorteilhafter als Geleisebündel (Stumpengeleise).

22. In den Gefällsbahnhöfen empfiehlt es sich, eine kleine Berichtigungssgruppe zwischen Stations- und Ausfahrgruppe einzuschalten. Eine solche Gruppe wird auch am Ende einer geeigneten Stationsgruppe im Flachbahnhof angezeigt sein.

Diese vier Schlussfolgerungen, die die Stationsgeleise behandeln, legen nur längst bekannte Tatsachen fest.

Die seitliche Anordnung der Stationsgeleise in Flachbahnhöfen wird heute überall durchgeführt (Abbildung 21 und „S. B. Z.“ vom 13. Juni 1925, Abbildung 2). Dadurch wird die Gesamtanlage kürzer. Züge, die nicht nach Stationen geordnet werden, brauchen die Länge dieser Gruppe nicht in Verschiebefahrt zu passieren. Auf Grund der in Aarhus (Dänemark) gemachten Erfahrungen wurde als Neigung dieser Gruppe 5 bis 7 ‰ empfohlen. Dies gestattet das Ordnen ohne Maschine und — sofern die Ausfahrt am unteren Ende erfolgen kann — das sofortige Heranführen eines zweiten Zuges bevor der erste ganz abgelaufen ist.

Bezüglich der Thesen 23 und 24, die sich auf die Ausfahrgruppe beziehen, kann auf früher Gesagtes verwiesen werden, während sich die weiteren Schlussfolgerungen 26 bis 32 auf Einzelheiten beziehen, die, je nach den Verhältnissen, in jedem Einzelfalle mehr oder weniger Bedeutung haben und hier keiner weiteren Erklärung bedürfen, sodass sie hier ohne längere Kommentare wiederzugeben werden können.

¹⁾ Prof. Dr. Blum, Verschiebebahnhöfe, Sonderausgabe „Eisenbahnen“ der „Z. V. D. I.“, 1924.

²⁾ Vgl. auch „S. B. Z.“ vom 13. Juni 1925.

23. Die Ausfahrgruppen dienen zur Aufstellung der fertig gebildeten Züge bis zu ihrer Abfahrzeit. Ueberdies haben sie als Puffer bei Störungen in den Streckengeleisen zu wirken.

Die Anzahl der Ausfahrgeleise hängt von dieser doppelten Zweckbestimmung ab. Dabei ist auf die Möglichkeit einer direkten Ausfahrt aus der Richtungsgruppe Rücksicht zu nehmen.

24. In Ländern, in denen die Güterzüge mit einer selbsttätigen Druckluftbremse versehen sind, sind die Ausfahrgeleise mit einer Leitung zu versehen, die mit einem Kompressor verbunden ist, um die Bremsen probieren zu können, bevor der Zug den Bahnhof verlässt.

Dieser Satz wurde unter Hinweis auf die Verhältnisse in den U. S. A. und Deutschland aufgenommen. Er hat auch Bedeutung für die Schweiz, wo mit Rücksicht auf den Transitverkehr aus Deutschland in Basel (Muttenz) und Chiasso entsprechende Anordnungen Platz greifen müssen.

25. In Bahnhöfen, in denen Ueberholungen durch Fern- und Durchgangsgüterzüge stattfinden, ist es zweckmässig, eigene Geleise zu diesem Zwecke vorzusehen.

26. Anzahl und Anordnung der Durchlaufgeleise zur Verbindung der einzelnen Teile des Verschiebebahnhofes sind sehr wichtig. Zur Vermeidung von schienengleichen Kreuzungen können den für den Verkehr der leeren Lokomotiven bestimmten Durchlaufgeleisen Höchstneigungen bis 1 : 30 gegeben werden.

Bezeichnend ist, dass gerade die Franzosen, die früher schienengleiche Kreuzungen kostspieligen Bauwerken in ihren äusserst ökonomischen Bahnhöfen vorzogen, gerade hier in ihren Berichten und Diskussionsreden durchaus für schienenfreie Führung dieser Durchlaufgeleise eintraten. Die französischen Berichterstatter verlangten auch, dass die Verbindung des Verschiebebahnhofes mit den Streckengeleisen unter Vermeidung schienengleicher Kreuzung erfolge, was wir bisher nur an deutschen Bahnhöfen kannten (Auch der S. B. B.-Verschiebebahnhof Muttenz ist so vorgesehen).

27. Einzelne Bahnerwartungen sehen besondere Abstellgruppen für die Gepäck-(Schutz-)wagen vor. Es ist zweckmässig, sie so anzuordnen, dass die Gepäckwagen leicht abgekuppelt und von der Zuglokomotive abgestellt werden können.

28. In grossen Verschiebebahnhöfen ist es zweckmässig, kleine Bekohlungsanlagen und Wasserkrane für die Verschiebelokomotiven in der Nähe ihrer Arbeitsstellen anzulegen.

29. Wo eine Brückenwage vorhanden ist, ist sie so anzuordnen, dass die gewogenen Wagen direkt über den Ablaufrücken geschoben werden können.

30. In der Nähe des Verschiebebahnhofes sollten Werkstätten für die Reparatur des Rollmaterials vorhanden sein.

Dieser Satz ist schon in These 2 enthalten. Wie dort schon gesagt, kann es sich nur um Betriebswerkstätten handeln.

31. In den meisten Fällen, besonders in grossen Knotenpunkten, verlangt die Verkehrsordnung Einrichtungen für das Umladen der Stückgüter. Bei zweiseitiger Anordnung des Verschiebebahnhofes ist in der Regel die zweckmässigste Lage dieser Einrichtungen in der Mitte. (Beispiel Seddin, der Verfasser.)

In Grenzbahnhöfen müssen die Zollanlagen mit den Richtungsgruppen in Verbindung stehen. (Wurde unter Hin-

weis auf die schweizerischen Verhältnisse — Beispiel: Muttenzerfeld — beigefügt; der Verfasser.)

32. *Sehr wichtig sind die Anordnung der Lokomotiv-Schuppen und die Einrichtungen für die Versorgung der Lokomotiven. Die Verbindungen zwischen Lokomotivschuppen und übrigen Anlagen des Verschiebebahnhofes sollen bequem und genügend zahlreich sein.*

Miscellanea.

Die 50. Generalversammlung des S. I. A. in Basel hat unter grosser Beteiligung ihren programmgemässen Verlauf genommen. Die Delegiertenversammlung vom Samstag 28. August hat in Erledigung der statutarischen Geschäfte das C-C wie auch den Präsidenten, Professor C. Andreae, Rektor der E. T. H., für eine neue Amtsdauer bestätigt, als neuen Rechnungsrevisor gewählt Stadtingenieur B. Imhof, Schaffhausen, den Antrag von 59 beamteten Mitgliedern der Sektion Bern auf Aenderung des Art. 33 der Statuten in Form eines Wunsches zu Protokoll genommen, die Normen Nr. 111 für Holzbauten und Nr. 140 für Ofenlieferungen und Hafnarbeiten gutgeheissen und von einem Rechtsgutachten über den Antrag Hertling zum Bauhandwerker-Pfandrecht Kenntnis genommen. Dem Antrag des C-C auf Beitritt des S. I. A. zum Schweizer. Verband für Materialprüfungen der Technik wurde zugestimmt. Unter Verschiedenem verlas der Präsident eine Erklärung des C-C zum Prozess Jegher-Bosshard, in der dem erstgenannten Anerkennung und Dank bezeugt wird für sein mutiges Eintreten für die Hochhaltung der Berufsmoral; wir kommen hierauf zurück.

Die Generalversammlung vom Sonntag stimmte den Anträgen der Delegiertenversammlung zu, und ernannte zu Ehrenmitgliedern: Prof. Dr. A. Rohn, für den die ehrenvolle Wahl zum Schulrats-Präsidenten den Abschluss seiner praktischen Ingenieur-Tätigkeit bedeute, in Anerkennung seiner Verdienste um die E. T. H. und um den S. I. A. Ferner Architekt Oberst Paul Ulrich, den verdienten Präsidenten der Bürgerhaus-Kommission, gleichzeitig auch als Anerkennung der Leistungen der Kommission selbst. Beide also Geehrten dankten für die erwiesene Ehrung. — Sodann gab Oberst Ulrich Kenntnis vom Ergebnis des Geiserstiftungs-Wettbewerbes (vgl. unter Konkurrenzen auf dieser Seite). Als Ort der nächsten Generalversammlung wurde gemäss Einladung der Sektion Freiburg diese Stadt bestimmt. Endlich verlas der Präsident nochmals die Erklärung des C-C zu der Prozess-Angelegenheit Jegher-Bosshard; der erstgenannte knüpfte daran einige Worte des Dankes für diese Solidaritäts-Kundgebung und fügte bei, er werde auch künftig, wo es sich als nötig erweisen sollte, mit gleicher Entschiedenheit sich für unser Berufssehen einsetzen; den lebhaften Beifall der Versammlung darf er wohl als Zustimmung seiner Kollegen zur Kenntnis nehmen. — Im Anschluss an die Verhandlungen sprach Prof. Dr. Paul Ganz über „Basels künstlerische Kultur“. Die ausgezeichneten Ausführungen des Redners fanden lauten Beifall; sie werden vollinhaltlich im Vereinsorgan erscheinen.

Auch über den geselligen Teil des in jeder Hinsicht schönen Festes, das am Montag mit einer Rheinfahrt nach Alt-Breisach und Heimkehr über Freiburg i. B. seinen schönen Ausklang fand, wird in üblicher Weise berichtet werden. Hinsichtlich der Verhandlungen wird auf das ausführliche Vereinsprotokoll verwiesen.

Eidgen. Technische Hochschule. Zum Nachfolger Präšils auf dem Lehrstuhl für Maschinenbau (Wasserturbinen) hat der Bundesrat am 30. August Dipl. Ing. Robert Dubs, Oberingenieur bei Escher Wyss & Cie., gewählt, mit Amtsantritt auf den Zeitpunkt seines Ausscheidens aus der Firma, bzw. spätestens auf Sommer-Semester 1928; Prof. Dubs wird indessen seine Vorlesungen schon mit dem am 11. Oktober d. J. beginnenden Winter-Semester aufnehmen. Dubs hat von 1901 bis 1905 an der mech.-techn. Abteilung der E. T. H. studiert, war dann kurze Zeit Lehrer für Mathematik und darstellende Geometrie am Institut Minerva in Zürich und trat dann im Frühjahr 1906 in die Firma Escher Wyss & Cie. in Zürich, in der er im Wasserturbinenbau, seit 1911 als Oberingenieur, ununterbrochen tätig war. — Von den beiden andern, nicht nur in Fachkreisen, sondern schon vor Wochen auch in der Presse als qualifizierte Anwärter auf den Lehrstuhl Präšils Genannten, hat der eine, Robert Neeser (E. T. H. 1898/02), vorgezogen, seine jetzige Tätigkeit als Generaldirektor der Ateliers des Charmilles in Genf beizubehalten, während der andere,

R. Thomann (E. T. H. 1892/96), Professor für Wasserturbinenbau in Lausanne, als Praktiker den bekannten Ateliers de Vevey nahestehend, um einige Jahre älter ist als der Gewählte, was den Ausschlag zu Gunsten des Jüngern gegeben haben soll. Diese Mitteilung erfolgt lediglich zur Verhütung allfälliger irriger Auffassungen hinsichtlich geringerer Eignung der beiden letztgenannten, theoretisch wie praktisch ausgezeichneten Fachleute, deren Namen im Zusammenhang mit der Wahl neuerdings in der Presse genannt worden sind.

Die 107. Generalversammlung der Schweizer. Naturforschenden Gesellschaft in Freiburg wurde am 28. August durch die Delegiertenversammlung unter dem Präsidium von Prof. Maurice Lugeon (Lausanne) eingeleitet. Von den Traktanden sei hier erwähnt die Erteilung des Schläfli-Preises von 1000 Fr. an Apotheker Dr. H. Nipkow (Zürich) für seine Untersuchungen des Zürichseegrundes. Prof. Dr. Alb. Heim wurde zum Ehrenmitglied der Gletscherkommission ernannt; die Zahl der Ehrenmitglieder bleibt künftig auf 50 beschränkt. — Die sonntägliche Generalversammlung vom 29. August bestimmte Basel als nächstjährigen Tagungsort und hörte sodann die Eröffnungsrede Dr. S. Bays, des Jahrespräsidenten an, der nach der Begrüssung der Gäste eine historische Studie über „Les mathématiciens suisses du passé“ vortrug. Ihm folgte als zweiter Redner der von der Basler Generalversammlung des S. I. A. herbeigeeilte Herr Schulratspräsident Prof. Dr. A. Rohn, der die Anwesenden über „Les ponts de Fribourg“ unterrichtete. Er schilderte den brückenbaugeschichtlichen Entwicklungsgang dieser ausgeprägten Brückenstadt bis zu ihren neuesten Schöpfungen, der Pérolles- und der Zähringer-Brücke. Anschliessend folgte das Festbankett im Theater Livio. Die wissenschaftliche Arbeit begann in gewohnter Weise am Montag mit den Sektions-Vorträgen und Diskussionen.

Schweizerische Bundesbahnen. Als Nachfolger des in die Generaldirektion berufenen bisherigen *Kreisdirektors II*, Ingenieur H. Etter, ist gewählt worden der bisherige Oberingenieur bei der Generaldirektion, Ing. Eugen Labhart von Steckborn. Unser Kollege hat seine ganze berufliche Entwicklung, schon bei der ehem. S. C. B. und der G. B., auf der Stammlinie des heutigen II. Kreises durchgemacht und dürfte schon deshalb als *Kreisdirektor* in Luzern am rechten Platz sein. An Stelle Dr. E. Lochers als *Kreisdirektor III* in Zürich tritt der bisherige Direktor der Eisenbahnabteilung des Eidgen. Post- und Eisenbahndepartement in Bern, Dr. iur. Rob. Herold von Chur. Wenn man auch in unsern Kreisen es gern gesehen hätte, dass auch die Zürcher Kreisdirektion mit einem Techniker bestellt worden wäre (die Möglichkeit dazu war gegeben), so begrüssen wir dennoch Herold als eigentlichen Eisenbahn-Fachmann. Die „S. B. Z.“ hat seinen Werdegang anlässlich seiner Berufung zum Nachfolger unseres unvergesslichen Robert Winkler eingehend geschildert¹⁾; wir begnügen uns daher heute mit der Erinnerung daran, dass der Jurist Herold bereits mit einem Thema aus dem Eisenbahnwesen doktoriert und sich auch seither ausschliesslich dem Eisenbahnbetrieb gewidmet hat, somit *Fachmann* ist. Und das ist es, was die Leiter der S. B. B. sein müssen.

Konkurrenzen.

Wettbewerb 1926 der Geiserstiftung des S. I. A. (Bd. 87, Seite 240). Es sind für die gestellte Aufgabe *Aufnahmen von Bürgerhäusern im Kanton Tessin* vier Arbeiten eingelaufen, die das Preisgericht, die Architekten P. Ulrich (Zürich), Edm. Fatio (Genf), Am. Marazzi (Lugano), R. Suter (Basel) und P. Vischer (Basel) wie folgt mit Preisen auszeichnen konnte:

- I. Preis (500 Fr.), Motto „Beroldingen“ (Villa Favorita in Castagnola bei Lugano): Arch. Arnoldo Ziegler, Lugano, Mitarbeiter Arch. G. Montorfani, Lugano.
- II. Preis (450 Fr.), „San Pietro“ (Casa di campagna in S. Pietro di Stabio): Arch. A. Ziegler mit G. Montorfani, Lugano.
- III. Preis (300 Fr.), „Mendrisiotto“ (Casa Albisetti in Novazzano): Arch. Rob. Greuter, Bern.
- IV. Preis (250 Fr.), „Della Croce“ (Palazzo Comunale in Riva S. Vitale): Arch. Rob. Greuter, Bern.

Sämtliche Pläne und Bilder waren anlässlich der Generalversammlung des S. I. A. in Basel am 29. August d. J. ausgestellt, wie es das Stiftungsreglement vorschreibt. Sie werden dem Aufnahmen-Material für den Band Tessin des Bürgerhaus-Werkes einverleibt.

¹⁾ Vgl. „S. B. Z.“ Band 79, Seite 143 (vom 18. März 1922).