

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 95/96 (1930)  
**Heft:** 14

## 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>**

**Dreirosenbrücke in Basel** (vergl. S. 58, 72 und 177 lfd. Bds.). Ueber die Frage, ob diese Brücke mit Rücksicht auf die Schifffahrt mit drei Oeffnungen oder nur mit einer gebaut werden dürfe, finden wir beachtenswerte Ausführungen von Ing. O. Ziegler (Basel) in den „Basler Nachrichten“ vom 26. und 27. März d. J. (1. Beilagen zu Nr. 84 und 85), auf die wir die schweizer Fachleute hinweisen. Ing. Ziegler weist überzeugend nach, dass eine Mittelöffnung von 80 bis 100 m hier, im Staugebiet des Kraftwerkes Kembs, die Schifffahrtsbedürfnisse vollauf zu befriedigen vermag, dass somit die Unterteilung der Brücken-Spannweite sich aus wirtschaftlichen Gründen förmlich aufdränge. Aber auch in ästhetischer Hinsicht sind drei Oeffnungen zu begrüssen, weil sie Brückenformen mit oberliegender Fahrbahn ermöglichen, wie bei allen andern Basler Brücken. Mit dieser Feststellung entfällt jede Notwendigkeit den Wettbewerb international auszuschreiben, und Ing. Ziegler tritt denn auch warm für den *schweizerischen* Wettbewerb ein.

Das gleiche tut das C. C. des S. I. A. in einer *Eingabe* (vom 31. März d. J.) an den Regierungsrat, die unsere Leser nebenstehend abgedruckt finden. Fügen wir noch bei, dass auch der Präsident des S. I. A., Arch. Paul Vischer (Basel) als Mitglied des Preisgerichts sich mit Entschiedenheit auf den gleichen Standpunkt stellt, so ist damit die Einhelligkeit der schweizerischen Fachkreise erwiesen. Der Regierungsrat wird sich diesem Eindruck nicht entziehen können. Es handelt sich dabei keineswegs etwa um eine kleinliche Abschliessung vom Ausland, sondern um einen *moralisch* berechtigten Anspruch der durchaus befähigten schweizerischen Fachwelt, dass *dieser* Wettbewerb im eigenen Lande ausgetragen werde, dem Lande, dessen solidarische Mithilfe es Basel erst ermöglicht hat, seine schönen Hafenanlagen zu bauen, dem Lande, das mit weitern 30 Millionen Schweizerfranken die Durchführung der Rheinregulierung Strassburg-Basel ermöglicht, aus der an erster Stelle Basel Gewinn ziehen wird.

Die Redaktion.

**Kraftwerke Oberhasli.** Ueber den Stand der Arbeiten zu Ende 1929 macht der Geschäftsbericht der Bernischen Kraftwerke folgende Angaben: Die Bauarbeiten sind programmgemäss gefördert worden<sup>1)</sup>. Die Spitalamm-Sperre hat nunmehr die Kote 1866 m erreicht, d. h. etwas mehr als die Hälfte der Total-Höhe. Die Seuferegg-Sperre rückt ihrer Fertigstellung entgegen. Die Gelmer-Sperre konnte vollendet und der dortige Bauplatz geräumt werden. In der Zentrale Handeck wurde die Montage der Maschinengruppen I und II beendet, jene der Maschinengruppe III in Angriff genommen. Der Probebetrieb wurde am 19. Februar aufgenommen und bis zum 1. März 1929 fortgeführt. Im Frühling und Sommer lag die Zentrale still zwecks Vornahme von Ergänzungsarbeiten im Druckschacht Gelmersee-Handeck. Die Wiederaufnahme des Betriebes erfolgte am 17. August und dauerte bis Jahresende ununterbrochen an. Total konnten die Kraftwerke Oberhasli im Berichtjahr 22738940 kWh abgeben, wovon 20272558 kWh an die Bernischen Kraftwerke und 2466382 kWh an das Elektrizitätswerk Basel geliefert wurden. Der Betrieb der Zentrale wird weitergeführt, bis die beiden Stauseen Grimsel und Gelmer entleert sind. Im Frühjahr 1930 wird die Zentrale nochmals ausser Betrieb gesetzt, um die vollständige Durchführung der Nacharbeiten im vorerwähnten Druckschacht zu ermöglichen.

## WETTBEWERBE.

**Kunst- und Konzerthaus in Luzern** (Band 94, Seite 178).

Zu diesem Wettbewerb sind im ganzen 33 Projekte eingegangen. Das Preisgericht hat am 27. März wie folgt prämiert:

- I. Preis (8000 Fr.): Arm. Meili, Architekt, Luzern,
- II. Preis (5000 Fr.): Theiler & Helber, Architekten, Luzern,
- III. Preis (4000 Fr.): Prof. H. Bernoulli, Architekt, Zürich,
- IV. Preis (2000 Fr.): Salvisberg & Brechbühl, Architekten, Bern,
- V. Preis (1000 Fr.): Emil Felix, Architekt, Köln und Luzern.

Das Preisgericht ist einstimmig der Meinung, dass der Wettbewerb mit dem erstprämierten Projekt eine geeignete Grundlage für die Ausführung ergeben habe.

Die Entwürfe sind bis und mit Samstag den 12. April 1930 im Rathaus Luzern am Kornmarkt ausgestellt, wo sie von 10 bis 11.30 h und 13 bis 16.30 h besichtigt werden können.

<sup>1)</sup> Vergl. Band 85, Seite 13\* und 28\* (10./17. Januar 1925), ferner Band 92, Seite 155\* (29. Sept. 1928).

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die REDAKTION: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL, Dianastrasse 5, Zürich.

## MITTEILUNGEN DER VEREINE.

### S. I. A. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein.

Mitteilung des Central-Comité.

#### Wettbewerb für die Dreirosenbrücke in Basel.

Das Central-Comité hat in dieser Angelegenheit an den Präsidenten des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt folgendes Schreiben gerichtet:

Hochgeehrter Herr Präsident,  
Hochgeehrte Herren,

Der *Schweizerische Ingenieur- und Architekten-Verein* empfiehlt Ihnen, den geplanten Wettbewerb für die Dreirosenbrücke auf die Schweiz zu beschränken.

Dem Vernehmen nach sollen für diese Brücke auch Pfeilerbauten gestattet sein, sodass nicht nur Eisenkonstruktionen, sondern auch Eisenbeton-Ausführungen in Konkurrenz treten können. Infolgedessen besteht kein Grund mehr, ausländische Bewerber zu diesem Wettbewerb heranzuziehen. Neben den schweizerischen Eisenbaufirmen, die sowohl dem Bau einer Brücke mit einer Oeffnung wie einer solchen mit mehreren Oeffnungen durchaus gewachsen sind, können sich nun auch die zahlreichen Eisenbetonfirmen unseres Landes an diesem Wettbewerb beteiligen und es steht ausser Zweifel, dass die Bauherrschaft auch bei einer rein schweizerischen Konkurrenz eine reiche Zahl vollwertiger Vorschläge erhalten wird.

Die schweizerischen Brückenbauer, die trotz unbestrittener, hoher Leistungsfähigkeit in der Regel keine Gelegenheit haben, sich an ausländischen Konkurrenzen zu beteiligen, würden es nicht verstehen, wenn durch die Ausschreibung eines internationalen Wettbewerbs im Ausland der Eindruck erweckt würde, dass die schweizerischen Ingenieure der Lösung dieser Aufgabe allein nicht gewachsen seien.

Auf die volkswirtschaftliche Notwendigkeit einer Beschränkung des Wettbewerbs auf schweizerische Ingenieure und Baufirmen brauchen wir wohl nicht besonders hinzuweisen.

Wir erlauben uns aber, die Aufmerksamkeit der Hohen Regierung des Kantons Baselstadt auf die *grosse Erregung* zu lenken, die weite Kreise der schweizerischen Technikerschaft ob des geplanten internationalen Wettbewerbs erfasst hat und bitten Sie, bei Ihrem endgültigen Entscheid den berechtigten Interessen des Landes Rechnung zu tragen und den Wettbewerb für die Dreirosenbrücke auf schweizerische Fachleute und Firmen zu beschränken.

Genehmigen Sie, hochgeehrter Herr Präsident, hochgeehrte Herren, den Ausdruck unserer vollkommenen Hochachtung.

Namens des  
Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins

Der Vizepräsident des Central-Comité:

Waltherr.

Der Sekretär: P. E. Soutter.

### S. I. A. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein.

Mitteilung der S. T. S.

#### Erhebung über das stellesuchende technische Personal.

Der Arbeitsmarkt der technischen Berufe, der vor einigen Jahren noch empfindliche Arbeitslosigkeit aufwies, hat sich dank der im allgemeinen günstigen wirtschaftlichen Entwicklung unseres Landes seither wesentlich gebessert. Manche Firmen berichten, dass sie heute geradezu Mühe haben, die zur Erledigung ihrer Aufträge erforderlichen technischen Fachkräfte zu finden. Ob diese Schwierigkeiten auf einen wirklichen Mangel an geeignetem Personal, auf eine ungenügende Uebersicht über die verfügbaren Fachkräfte oder auf andere Umstände zurückzuführen sind, kann nicht mit Sicherheit festgestellt werden.

Da namentlich eine zweckmässige Regelung des Berufsnachwuchses und der Einwanderung nur bei genauer Kenntnis der Arbeitsmarktlage möglich ist, erachten es die unterzeichneten, an der Schweizerischen Technischen Stellenvermittlung beteiligten Fachverbände als ihre Pflicht, über diese wichtige Frage Abklärung zu schaffen. Zu diesem Zwecke laden sie die stellesuchenden schweizerischen oder in der Schweiz ansässigen Ingenieure, Architekten, technischen Chemiker, Geometer, Techniker und technischen Zeichner, die am 1. April noch stellenlos sind, dringend ein, sich bei der Schweizerischen Technischen Stellenvermittlung (S. T. S.) in Zürich, Tiefenhöfe 11, bis spätestens 15. April zu melden, sofern sie dies nicht schon in den letzten drei Monaten getan haben.

Für diese Anmeldung sind bei obiger Stelle zweckdienliche Fragebogen zu beziehen, womit die Erteilung der wünschbaren Aufschlüsse erleichtert und einheitlich gestaltet werden soll.

Dieser Aufruf ergeht an *alle* jene Angehörigen der obgenannten technischen Berufe, die arbeitslos sind oder in ihrem Berufe keine sie befriedigende Anstellung finden konnten und deshalb eine andere Tätigkeit ergreifen mussten. Er richtet sich auch an alle schweizer. Ingenieure und Techniker im Auslande, die sich für die Wiedererlangung einer Anstellung in der Schweiz interessieren.

Damit soll vor allem Uebersicht über das vorhandene Personal-Angebot geschaffen werden. Die der S. T. S. gemachten Angaben dienen *ausschliesslich statistischen Zwecken* und werden streng vertraulich behandelt. Dem Einzelnen bleibt es freigestellt, ob er bei der Anmeldung die S. T. S. mit der Vermittlung einer Stelle beauftragen will oder nicht.

Zürich, im März 1930.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein  
Gesellschaft Ehemaliger Studierender  
der Eidg. Techn. Hochschule,

Association amicale des anciens élèves de l'Ecole  
d'ingénieurs de l'Université de Lausanne,  
Schweizerischer Techniker-Verband.

## S. I. A. Sektion Bern des S. I. A. Vereinstätigkeit in den Monaten Januar/Februar 1930

Das neue Jahr hat für die Sektion am 10. Januar, mit einem Lichtbildervortrag von *Felix Möschlin*, begonnen, der über „*Amerikanische Architekturformen*“ sprach. In gewohnt fesselnder Weise führte der Referent den Weg der amerikanischen Architektur, vom Wigwam zum Weekend-Haus, vor.

Am 24. Januar sprach vor der Mitgliederversammlung, in der Aula der Universität, Reichsbahnrat Dr. Ing. *W. Bäsele*, aus München, über „*Neuerungen im Eisenbahnwesen*“. Der Vortrag ist s. Z. vor dem Z. I. A. gehalten und im Protokoll veröffentlicht worden<sup>1)</sup>. Die sehr interessanten optischen Zugsicherungsanlagen sollen zudem nächstens in der Schweiz. Bauzeitung gewürdigt werden, so dass hier von weiteren Ausführungen abgesehen werden kann.

Die Sektion hat Herrn Generaldirektor *H. Etter* der S. B. B. gebeten, seinen vor politischen Interessenten gehaltenen Vortrag: „*Die Berner Bahnhoffrage*“, in unserer Mitte zu wiederholen. Rund 200 Mitglieder und Gäste fanden sich am 7. Februar im Bürgerhaus ein. Beginnend mit den ersten Plänen der Stadt Bern, von 1352, führte uns der Referent eine Reihe von Lichtbildern vor, in denen wir die Entwicklung der Stadt und später des Bahnhofes erlebten, vom ersten Projekt der Centralbahn, einem Kopfbahnhof, zum heutigen Durchgangsbahnhof. Recht interessant waren die Bilder von der Ausführung der letzten Bahnhofvergrößerung, mit dem Abgraben der grossen Schanze, bei welcher Gelegenheit der Referent darlegte, warum schon damals aufgetauchte Tunnelprojekte nicht ausführbar waren.

Schon vor dem Kriege verlangten die Verhältnisse einen neuen Rangier- und Abstellbahnhof, der dann in Weiermannshaus ausgeführt wurde. Dazu kamen das Lokomotivdepot im Aebigut und eine Anzahl von Abstellgleisen im Wylerfeld, zusammen für 12 000 000 Fr. Arbeiten. Der ausbrechende Krieg verhinderte den Ausbau des Personenbahnhofs. Für dessen heute verlangten weitem Ausbau hat die S. B. B. detaillierte statistische Erhebungen gemacht. Diese zeigen uns, dass Bern im Personenverkehr an zweiter Stelle steht, dass dieser aber von 1910 bis 1925 nur 15% Zunahme erfahren hat, während andere Orte bis 30% aufweisen. Während der „Saffa“ hat der Bahnhof an einem Tag 96 Extrazüge bewältigen können. Im Güterverkehr steht Bern erst an 14. Stelle, nach Gütergewicht. Zugenommen hat nur der Stückgüterverkehr. Der dichte Zugverkehr auf der Strecke Wylerfeld-Bern wird nur von der Strecke Basel-Pratteln übertroffen. Der Ausbau dieser Strecke sollte nicht auf sich warten lassen. Die vielen Mängel des Personenbahnhofs sind bekannt. Aus betriebstechnischen Gründen kann aber mit dem Umbau erst begonnen werden, wenn der Stückgüterbahnhof verlegt ist. Als Ort dafür verdient Weiermannshaus den Vorzug gegenüber dem Wylerfeld. Das freierwendende Gelände an der Laupenstrasse wird für den Abstellbahnhof benötigt. Ein Projekt für den Stückgüterbahnhof ist genehmigt. Mit dem Bau kann begonnen werden, wenn die Formalitäten erledigt sind. — Für die östliche Zufahrt zum Bahnhof Bern liegen Studien vor. Von den drei Varianten zieht die S. B. B. das *Lorrainehalde-Projekt* vor. Es hat den Vorteil, dass es kein Rutschgebiet anschnidet und doch gestreckte Führung und gute Einmündung bietet. Die Kosten kämen auf etwa 15,5 Mill. Fr.

— Die Studien für den Personenbahnhof sind am wenigsten vorgeschritten. Die Geleiseanlage steht fest, dagegen kann das Aufnahmegebäude zur Diskussion gestellt werden.

In der anschliessenden Diskussion gibt Stadtgenieur *A. Reber* dem Engehaldeprojekt den Vorzug, hauptsächlich aus ästhetischen Gründen. Er beleuchtet auch die Kostenfolge für die Stadt und zeigt, dass dieses Projekt wertvolles Bauland freigibt. Stadtbaumeister *F. Hiller* betont die Wichtigkeit der Tracéführung für das Stadtbild und weist besonders auf die Schwierigkeit hin, für die beiden einander sehr nahe kommenden Brücken eine gute Lösung zu finden. Regierungsrat *W. Bösiger* bringt die Frage eines zweiten Güterbahnhofs, im Osten, in die Diskussion, der auch den Durchgangsverkehr durch die Stadt vermindern würde; er verlangt die Einführung der Solothurn-Bern-Bahn in den Bahnhof und regt an, die Frage zu studieren, ob nicht das Hauptpostgebäude in engere Beziehung zum Aufnahmegebäude zu bringen wäre, durch Verlegung auf das Areal des Burgerspitals. Er befürwortet auch das Studium der von Ing. *Flury* und Arch. *F. Hunziker* gemachten Anregung, die Eisenbahnbrücke, im Lorrainehalde-Projekt, weiter abwärts zu verlegen, damit auch in diesem Projekt das wertvolle Bauland der Schützenmatte frei würde. Architekt-Maler *Ad. Tièche* spricht für das Lorrainehalde-Projekt; die schöne und charakteristische Aussicht bei der Einfahrt würde beibehalten und die wundervolle Engeallee erhalten bleiben. Auch der Handels- und Industrieverein hat sich für das Lorrainehalde-Projekt ausgesprochen.

Mit dem Dank an Referenten und Diskussionsredner schloss der Präsident, Arch. Hans Weiss, den Abend.

Am 14. Februar hielt die Sektion zum zweiten Mal ihren „*Gesellschaftlichen Abend*“, diesmal in den Räumen des Hotel Bristol, ab. Mitglieder jeden Alters vergnügten sich mit ihren Angehörigen, im Ganzen rd. 70 „Mann“ stark, bis zum polizeilich festgelegten Hahnenschrei. Als Conférencier und Humoriker h. c. wirkte Ing. *F. Bersinger* unermüdlich, während Ing. *W. Lang* uns einen ganz gediegenen, kurzen und würzigen Lichtbildervortrag über seine Spanienreise, als entremets, servierte. Das gute Gelingen des Abends wird uns veranlassen, nächstes Jahr den Hahn etwas später zu wecken, damit auch die wirklich unersättlichen Tanzbeine müde werden.

Bereits vor dem Vortrag von Generaldir. *H. Etter* hatte sich der Vorstand durch Städtgen. *A. Reber* und Strassenbahndirektor *Louis* über den geplanten Umbau des Bubenberglplatzes orientieren lassen. Das allgemeine Interesse, das dieser Frage aus dem Mitgliederkreise entgegengebracht wurde, veranlasste den Vorstand, einen *Diskussionsabend* auf den 21. Februar einzuberufen, für den sich die vorgenannten Referenten wieder in entgegenkommender Weise zur Verfügung stellten. Die lebhaft benützte Aussprachegelegenheit erreichte den Zweck, die nächsten Interessenten mit dem Projekt bekannt zu machen, und festzustellen, dass durch den geplanten Umbau dieses Platzes der Bau des Aufnahmegebäudes der S. B. B., der Ausbau des Bahnhofplatzes und die Verwendungsmöglichkeit des Burgerspitalareals nicht präjudiziert werden.

Samstag, den 22. Februar führte ein Autobus eine illustre Gesellschaft von 30 Damen und Herren nach *Langenthal*. Genau genommen führte er sie nur den halben Weg, denn er streifte  $\frac{3}{4}$  Stunden vor Kirchberg, sodass wir Gelegenheit hatten, uns zu Gehern zu entwickeln. Voll Humor zogen wir ins Dorf, um beim Frühschoppen den Ersatz zu erwarten, der uns denn auch mit entsprechender Verspätung bei der „*Porzellani*“ ablieferte. Nach einem interessanten Gang durch dieses bekannte Etablissement und vorzüglicher Verpflegung beim „*Schwiegervater*“ bot sich am Nachmittag Gelegenheit, die kleine, aber erstklassig eingerichtete *Brauerei der Herren Gebr. Baumberger* zu besichtigen, wovon sich auch die Damen nicht ausschlossen. Die blitzenden Röhren und Kessel, die peinlich sauberen Arbeits- und Lagerräume zeugen von Liebe zum Gewerbe, die sich unbedingt im Produkt geltend machen muss. Wir haben denn auch in der Brauereiwirtschaft den vorzüglichen Stoff gründlich geprobt und uns für die Heimfahrt die nötige Wärme geholt. E-r.

## SITZUNGS- UND VORTRAGS-KALENDER.

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Änderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch 12 Uhr der Redaktion mitgeteilt sein.

7. April. Lichtspieltheater „Sterk“, Baden, 14 h. Dipl. Ing. Prantner (Evaporator-A.-G. Berlin): „Entwicklung der Feuerungstechnik in den letzten Jahren unter besonderer Berücksichtigung der Unterschubfeuerung“.
9. April. B. I. A. Basel, „Brauner Mutz“, 20.30 h. Prof. W. Fehlmann (Schaffhausen): „Fischerei und Stauwehre“.
9. April. Z. I. A. Zürich. Schmidstube, 20.15 h. R. Maillart (Gent). „Die neue Lorraine-Brücke in Bern“ (mit Filmvorführung).

<sup>1)</sup> „S. B. Z. Band 94, Seite 282 (30. November 1929).“