

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 125/126 (1945)  
**Heft:** 2

## Sonstiges

### **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>**



CARL GRIOT sen.

ARCHITEKT

30. Nov. 1859 29. Febr. 1944

## NEKROLOGE

† Carl Griot sen., Architekt S.I.A. von Zürich und Celerina, in Luzern, geb. am 30. Nov. 1859, ist, wie wir erst kürzlich erfuhren, am 29. Februar 1944 in seinem 85. Lebensjahr als wohl einer der ältesten S.I.A.-Mitglieder zu den Vätern versammelt worden. Ueber seinen Lebenslauf berichtet uns der Sohn, Kollege Dipl. Arch. Carl Griot-Weerli was folgt:

Mein Vater kam 1882 erstmals nach Luzern in das Bureau von Architekt Bringolf, der heute wohl der Senior unserer schweizerischen Kollegen sein mag. Sein Wissen hatte er sich aus der Praxis geholt, aus Lehr- und Wanderjahren, die ihn von Zürich weg nach St. Gallen, Basel, an die Hochschule nach Stuttgart, nach Paris und Lausanne führten, wo er unter Recordon am alten Palais de Justice arbeitete. Mit etlichen Unterbrüchen kam er immer wieder nach Luzern zurück, einmal als Bauführer am Postgebäude, unter Gull (1886). So wurde ihm Luzern zur Wahlheimat, wo er 1887 seine Familie, und 1890 sein eigenes Bureau gründete. Hier erlebte er die Leiden und Freuden seines Berufes, helle und dunkle Zeiten seines Lebens, fügte sich in das berufliche und gesellschaftliche Leben dieser Stadt ein, als getreulich Wirkender, ohne stark in der Öffentlichkeit hervorzutreten. Er baute in der Art seiner Zeit, ohne sich mit Problemen zu belasten, aber korrekt und in jeder Beziehung gewissenhaft. Dieses Schaffen wurde mir selbst zum Vorbild und zur soliden Grundlage.

Von 1921 bis 1932 war es mir vergönnt, mit meinem Vater gemeinsam zu arbeiten, in selten schöner Harmonie, in guter und schwerer Zeit. Später liessen ihn Liebe und bleibendes Berufsinteresse zum freundlichen, oft auch kritischen Beobachter werden, bis in seine letzten Tage. Mein Vater hat mir als Erbe berufliche Freude und beruflichen Stolz hinterlassen, wofür ich ihm zeitlebens dankbar bin.

† Eugen Lorétan, geb. am 4. Juli 1862 in Sitten, besuchte das Gymnasium in Sitten und wurde im Herbst 1885 ins Eidg. Polytechnikum in Zürich aufgenommen. Nach Absolvierung der Ingenieurschule erwarb er sich im März 1889 das Diplom und wurde bei den N. O. B. angestellt für Studien der Linie Steinkoblenz. 1890 trat er bei den von Moos'schen Eisenwerken in Luzern für die Wasserwerkanlagen Rathausen ein. Von 1890 bis 1898 arbeitete Lorétan bei der Gotthardbahn an Projekt und Bau der Linie Zug-Goldau. Nach Abschluss des Baues kam er als Sektionsingenieur an die Bern-Neuenburgbahn, besonders für die Leitung der Fundationen am Saaneviadukt. Sein Austritt erfolgte 1900 infolge seiner Wahl zum Eidg. Kontrollingenieur. Zweimal war ihm seither von der Regierung des Kt. Wallis der Posten des Kantonsingenieurs angeboten worden; auch Stellen bei den Bundesbahnen schlug Kollege Lorétan aus und blieb seinem Amte treu. Nach 31 Jahren nahm er seinen Rücktritt, begleitet vom Dank und der Anerkennung seiner treuen Arbeit. Ein bescheidener, gütiger und aufrechter Mensch ist am 24. Oktober 1944 mit Eugen Lorétan dahingegangen, den auch seine Freunde in der G. E. P. nicht vergessen werden.

† Ernst Schuler, Bauingenieur von St. Gallen, geb. am 30. Oktober 1882, E. T. H. 1901/05, ist am 6. Dez. 1944 nach schwerem Leiden einem Herzschlag erlegen. Nach Ergänzung seiner Studien an der T. H. Charlottenburg arbeitete Schuler 1906/07 auf dem Kant. Kulturingenieurbureau St. Gallen am Alpstrassen-Projekt für das Calfreisental, um dann 1907 ans Städt. Tiefbauamt Zürich überzutreten. In diesem rückte er 1928 vom Ingenieurassistenten zum Adjunkten des Stadtgenieurs auf; angegriffene Gesundheit nötigte ihn auf Ende 1936 zum Rücktritt. Der Tod ist ihm als Freund genahet.

† Hermann Bussard, Masch.-Ing. S. I. A. in Zürich, ist nach langer schwerer Krankheit im Alter von erst 52 Jahren am 8. Januar seiner Firma für «Elektrische Unternehmungen» ent-rissen worden.

† Hermann Herter, Arch. S. I. A., a. Stadtbaumeister von Zürich, ist am 7. Januar im Alter von 67 Jahren nach längerer Krankheit gestorben. Nachruf folgt.

## WETTBEWERBE

**Bebauungsplan für Giubiasco.** In diesem Wettbewerb, den als Fachleute beurteilt haben die Arch. Mario Chiattono und P. Giovannini (Lugano) und die Ing. B. Debernardi (Bellinzona) und A. Pelossi (Giubiasco), ist folgendes Ergebnis erzielt worden:

1. Preis (2000 Fr.) Arch. Aug. Jäggli, Bellinzona
2. Preis (1250 Fr.) Gebr. Bernasconi, Arch. und Ing., Mitarb. O. Pisenti, Locarno
3. Preis (750 Fr.) Arch. Americo e Attilio Marazzi, Lugano. Ferner drei Entschädigungen zu je 250 Fr.

**Gemeinschaftsgrab im Waldfriedhof Schaffhausen.** Für die 40 Todesopfer des Luftangriffs auf Schaffhausen am 1. April 1944, von denen 26 im Waldfriedhof nebeneinander ruhen, soll ein gemeinsames Erinnerungsmal geschaffen werden. Hierzu hat der Stadtrat zehn Bildhauer, fünf Schaffhauser und fünf Auswärtige, zu einem Wettbewerb eingeladen. Am 4. d. M. fand die Beurteilung statt (Fachleute: Bildhauer O. Bänninger und K. Geiser, Zürich, Stadtbaumeister G. Haug und Stadtgärtner P. Amsler (Schaffhausen)). Da sich keiner der Entwürfe zur Ausführung eignet, empfiehlt das Preisgericht, die drei der Lösung am nächsten kommenden Verfasser zu einem engem Wettbewerb einzuladen. Dabei wäre den drei Künstlern Gelegenheit zu geben zur Besprechung ihrer Lösung mit der Jury. Es sind dies die Bildhauer *Franz Fischer* (Zürich), *M. Uehlinger* (Minusio) und *Ernst Suter* (Basel).

Die Ausstellung in der Bachturmhalle dauert noch bis morgen 14. Jan., 10 bis 18 Uhr; heute Samstag 14 bis 19 Uhr.

**Schulhausgruppe im Grand Pré, Genf.** Für einen Kindergarten (8 Klassen) in der «Campagne Trembley, au Grand Pré, ainsi que pour l'aménagement de cette campagne en parc public» wird dieser Wettbewerb ausgeschrieben unter Fachleuten, die Genfer Bürger sind, für Schweizer seit mind. 1. Januar 1940, und Ausländer seit mindestens 1. Januar 1934 in Genf niedergelassen. Verlangt werden Lageplan 1:500, Gebäudepläne 1:200, ein oder zwei Schaubilder, Bericht. Fachleute der Jury: *Fréd. Gampert*, *Albert Bodmer*, *H. Rossire*, *M. Braillard*, *Ad. Guyonnet* (Genf), *H. Baur* (Basel). Für höchstens sechs Preise stehen 18000 Fr. zur Verfügung, für Ankäufe und Entschädigungen 12000 Fr. Eingabetermin 31. Mai 1945, Anfragen bis 15. Febr. Programm und Unterlagen gegen Hinterlage von 10 Fr. beim Service immobilier des Etudes et Bâtiments de la ville de Genève.

## LITERATUR

**Bundesbahnen und Schweizervolk.** Betrachtungen zum neuen Bundesbahngesetz. Von Hans Rudolf Schmid. 32 S. A 5. Basel 1944, Verlag der «Nationalzeitung». Preis 50 Rp.

Mit grossem Geschick hat sich der Autor der schweren Aufgabe entledigt, die weitschichtigen Probleme<sup>1)</sup> leichtfasslich darzustellen, die das Bundesgesetz über die SBB vom 23. Juni 1944 aufrollt. Da das Gesetz am 20./21. Januar 1945 der Volksabstimmung unterworfen wird, empfehlen wir das Studium der Broschüre angelegentlich allen, die noch zögern sollten, der Vorlage zuzustimmen. In den Kreisen der gebildeten Technikerschaft, stehe sie nun beruflich der Bahn oder dem Auto näher, dürfte allerdings bereits Klarheit darüber herrschen, dass das Bundesbahngesetz einen dringend erwarteten Fortschritt bringt und von jedem, der das Ganze von Technik und Wirtschaft im Auge hat, nach Kräften unterstützt werden muss. Red.

**Progetto e Costruzione di Aeroporti.** Von Dott. Ing. Francesco M. Macchi. Losanna 1944. Campo Universitario Italiano, Università di Losanna. Buchform 21 cm auf 29,7 cm, 136 Seiten mit vielen Plänen und Bildern.

Die künftige zivile Luftfahrt erfordert ausgedehnte Bodenorganisationen. Während die bisherigen Flugplätze sich mehr in Anpassung an die jeweiligen Bedürfnisse entwickelt haben, sind die neuen Flughäfen systematischer zu entwerfen. Umfassende Lehrbücher darüber fehlen aber, obwohl viele Einzelprobleme des Flughafenbaues in der Literatur behandelt worden sind. Im vorliegenden Buch sind nun die allgemeine Projektierung von Flughäfen und die konstruktive Ausbildung der Flugfelder und ihrer Pisten auf Grund der heute bekannten Veröffentlichungen zusammengestellt und durch ein reiches Literaturverzeichnis ergänzt. Nach einigen allgemeinen Ausführungen über den Flugverkehr sind dort in umfassender Weise die für die Projektierung notwendigen flugtechnischen Grundlagen, die topographischen und erdbaumechanischen Unterlagen, die allgemeine Dis-

<sup>1)</sup> Aus den zahlreichen einschlägigen Veröffentlichungen der SBZ sei blos erinnert an W. Wachs: «Die Aufwendungen der SBB für ihre Anlagen und Ausrüstung» in Bd. 107, S. 99\* ff. (1936), mit vielen Plänen und Diagrammen; auch als Sonderdruck zu 2 Fr. erhältlich.

position eines Flugfeldes mit seinen Pisten und den Flughafenhochbauten, und die konstruktive Ausbildung der Pisten und Pistenbeläge und ihre Entwässerungen bearbeitet. Einzelne Kapitel, wie z. B. das über die topographischen Aufnahmen oder den Massenausgleich, sind allerdings zu weitgehend behandelt, wogegen man über die Flugsicherung, wie radioelektrische Einrichtungen einschliesslich Blindlandanlage und Pistenbefeuern, vergeblich Angaben sucht. Es muss auch erwähnt werden, dass die drei angeführten Dimensionierungsformeln für die Pistenhartbeläge (Beton- und Bitumenbeläge) unvollständig oder überholt sind und zu ungünstige Resultate ergeben. Ausser diesen Einschränkungen kann aber das Buch als allgemeiner Projektierungsleitfaden gute Verwendung finden.

H. Strickler

### Erklärung

Im Heft 1 des Jahrgangs 1945 der Zeitschrift «Das Werk» finde ich eine mit p. m. gezeichnete Buchbesprechung. Das erweckt beabsichtigter- oder unbeabsichtigtermassen den Eindruck, als ob der Unterzeichnete noch oder wieder Mitarbeiter dieser Zeitschrift wäre. Demgegenüber lege ich Wert auf die Feststellung, dass ich seit langem jede Verbindung mit dem «Werk» und dem «Werkbund» abgebrochen habe. Die fragliche Buchbesprechung ist offenbar von den Zeiten meiner Redaktionsführung her liegen geblieben. Ich habe nun der Redaktion des «Werk» ausdrücklich verboten, solche Restbestände abzudrucken.

Peter Meyer

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. WERNER JEGHER

Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5. Tel. 23 45 07

## MITTEILUNGEN DER VEREINE

### S. I. A. Sektion Bern

Vereinsversammlung vom 1. Dezember 1944

Präsident Härry eröffnet kurz nach 20 Uhr die Sitzung, die von über 80 Mitgliedern und Eingeladenen (u. a. Gesellschaft der Ingenieure der SBB) besucht ist. Dipl. Ing. A. d. M. Hug (Thalwil) spricht über die

#### Entwicklung des Rollmaterials

insbesondere der Bergbahnen und städtischen Verkehrsbetriebe, mit Rücksicht auf Leistungsfähigkeit und Betriebswirtschaft. Seit Kriegsbeginn hat der Verkehr überall zugenommen; dabei trat aber Personal- und Materialknappheit ein. Von allen Bahnen wird rascherer und billigerer Transport verlangt, was mit veraltetem Rollmaterial nicht möglich ist. Die Frage, ob Strassenbahn, Trolleybus oder Autobus hat damit nichts zu tun und ist von den örtlichen Verhältnissen abhängig. Heutige Tendenz ist Vergrößerung des Fassungsraums der Fahrzeuge, sowie Erhöhung der Geschwindigkeit bei Herabsetzung der Tara. Bei den Strassenbahnen kommen immer mehr Grossraumwagen ohne Anhänger in Betracht. Als extreme Fälle werden Leichttriebwagen der Strassenbahn Zürich mit 120 kg/Platz, sowie der Entwurf eines Fünfwagenzuges mit 100 kg/Platz erwähnt. Die Leistungsfähigkeit der Bergbahnen konnte durch die Modernisierung (Elektrifikation, Leichtbau, Vermehrung der Sitzplätze), bei Kürzung der Fahrzeit bis um 60 %, bedeutend erhöht werden. Der Referent führte einen Film über eine Schwebebahnanlage in Spanien, sowie Lichtbilder über verschiedene Fahrzeuge und Schwebebahnen (Mont-Blanc-Gebiet) vor.

Dr. Ing. E. Meyer (SBB Bern) sprach über die neueste

#### Entwicklung des Rollmaterials bei den SBB

Bei der Gestaltung der neuen Fahrzeuge sind die Transportaufgaben nach dem Kriege leitend. Die Leistungsfähigkeit der Bahnen muss bei Verbesserung der Wirtschaftlichkeit noch gesteigert werden; die Konkurrenz lässt sich nicht durch Gesetze bekämpfen, sondern durch Erhöhung der Leistung, d. h. Steigerung der Geschwindigkeit und Vermehrung der Verkehrsmöglichkeiten. Dabei stellen sich nicht nur technische, sondern auch organisatorische Probleme. Das Rollmaterial muss den neuen Aufgaben gewachsen sein; es sollte auch so gebaut werden, dass es in 40 bis 50 Jahren dem Betrieb noch dienen kann. Die Kritiken des Publikums und der Konkurrenz werden soweit möglich zu Nutzen gezogen. Dabei sind Gesichtspunkte zu berücksichtigen, die den Aussenstehenden oft zu wenig bekannt sind. So muss das Rollmaterial den schwierigen Verhältnissen des Klimas und der Topographie unseres Landes angepasst sein, die der Geschwindigkeit eine Grenze setzen. Genügend hohe Leistungen der Triebfahrzeuge sind in der Schweiz Bedingung; die Fahrstrecken sind zu kurz, um Luxuseinrichtungen in den Zügen zu rechtfertigen. Die oft ungenügenden Anlagen können nur im Rahmen der verfügbaren Mittel erweitert werden. Die grundsätzlichen Gesichtspunkte und Entwicklungstendenzen beim Bau von neuem Rollmaterial für die SBB sind:

1. Steigerung der Betriebsicherheit (Sicherheitsteuerung, automatische Zugsicherung, Stahl- statt Holzwagen).

2. Steigerung der Reisegeschwindigkeit (schnellere Lokomotiven mit Höchstgeschwindigkeit = 125 km/h bei kleinerem

Achsdruck zwecks schnellerer Kurvendurchfahrt, vier- statt zwei- und dreiaxlige Wagen).

3. Steigerung des Reisekomforts (wohnlichere innere Ausstattung der Wagen, die mehr Raum aufweisen als Auto und Flugzeug bieten können).

4. Kampf gegen das tote Gewicht, jedoch nicht um jeden Preis, da die Betriebsicherheit höchstes Gebot ist. Die Verwendung von Pneus (Micheline) bleibt für Sonderfälle vorbehalten; der zurzeit verwendete Schienenkopf ist zu schmal. Man sucht nun bei den Lokomotiven die Laufachsen zu unterdrücken (Re<sup>4/4</sup> der SBB, Ae<sup>4/4</sup> der BLS). Die Gewichtseinsparungen (z. B. 1921: Ae<sup>3/6</sup>I = 450 kg/PS; 1940: Ae<sup>4/6</sup> = 190 kg/PS) konnten nur durch sehr viel Kleinarbeit der Konstrukteure erreicht werden.

5. Weitere Massnahmen zur Herabsetzung der Kosten (Elektrifikation, dadurch einmännige Bedienung; automatische Güterzugbremse; Rollen- statt Gleitlager; automatische Zentralschmierung der Lager; Kardan- statt Riemenantrieb der Zugbeleuchtungsdynamos; automatische Bremsgestängeregler, elektrische Bremse).

Ing. F. Gerber (BLS) teilt auf Wunsch des Präsidenten folgendes mit: Als erstes Unternehmen hat die BLS in grossem Masstab das später von den SBB und von ausländischen Bahnen angewendete elektrische Traktionsystem eingeführt. Hierdurch ist die Bahn durch die heute veralteten Triebfahrzeuge finanziell belastet; sie ist auf die Betriebsüberschüsse allein angewiesen, um ihr Rollmaterial zu verbessern. Ihr Transportprogramm umfasst schwere Schnellzüge und Güterzüge über den Berg, für die schwere Lokomotiven 1 E 1 von 1913 und 1 CC 1 von 1926 zur Verfügung stehen; ferner einen ausgesprochen leichten Personenverkehr auf den Nebenlinien, der mit Hilfe von Triebwagen (seit 1936 blaue Leichttriebwagen) bewältigt wird. Zurzeit werden zwei Ae<sup>4/4</sup>-Lokomotiven für den Schnellzugdienst in Betrieb genommen. Das Wagenmaterial wird zum Teil umgebaut, zum Teil durch leichte Vierachser erneuert.

An der Diskussion beteiligten sich die Kollegen Ing. P. Zuberbühler (Mitteilungen betreffend Luftseilbahnen; die strengen Vorschriften des Eidg. Amtes für Verkehr dienen zur Erhöhung der Betriebsicherheit und sind zu begrüssen; sie gestatten nicht, die im Ausland ausgeführten extraleichten Konstruktionen nachzuahmen), A. Stadelmann, J. Baechtold, A. von Bonstetten (Städtische Strassenbahn Bern), F. Steiner (Eidg. Amt für Verkehr). Die Antworten beider Referenten auf die gestellten Fragen ergänzten ihre Vorträge.

Mit Dank an die Vortragenden und an die Diskussionsredner schliesst der Präsident die Versammlung um 23<sup>1/4</sup> Uhr.

Chs. Hoffet

## VORTRAGSKALENDER

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

14. Januar (Sonntag). Zürcher Kulturfilmgemeinde. 10.30 h im Kino Capitol, Weinbergstr. 9, Zürich. Vortrag von Ing. Jos. Stemmer (Solothurn) über: «Raketenauto, V 1, V 2, Raketenflugzeuge».
15. Januar (Montag). G.E.P.-Masch.-Ing.-Gruppe Zürich. 20 h im Zunfthaus Zimmerleuten. Vortrag von Prof. Dr. P. Scherrer (E. T. H.): «Leben und Tod der Sonne».
15. Januar (Montag). V.-H. Zürich. 20.30 h im Hörsaal 101 der Universität. Vortrag von Nat.-Rat Dir. W. Trüb: «Die kommunalen Elektrizitätswerke».
15. Januar (Montag). A. St. G., Arbeitsgruppe für Landesplanung. 20.00 h im Hotel Rigihof, Rigiplatz, Zürich. Referat von Pfr. M. Gerber: «Wie sollen sich die christlichen Prinzipien in unserer Kulturlandschaft auswirken?»
15. Januar (Montag). Geolog. Ges. Zürich. 20 h, Naturwissenschaftl. Institut der E. T. H., Sonneggstr. 5, Zürich 6, grosser Hörsaal. Vortrag von Dr. H. Bolli (Frauenfeld-Zürich): «Neuere Untersuchungen in der helvetischen Oberkreide».
16. Januar (Dienstag). Techn. Gesellschaft Zürich. 20 h, Zunfthaus Saffran. Referat von Ing. Dr. C. Keller (Escher Wyss): «Aerodynamik und Maschinenbau, Forschungsmethoden und Entwicklungen» (mit Film «Von der Turbomaschine zum Flugzeugpropeller»).
17. Januar (Mittwoch). Basler Ing.- u. Arch.-Verein. 20.15 h in der Kunsthalle. Vortrag von Arch. Bercher: «Gedanken über eine praktische Inangriffnahme der Innerstadtkorrektur».
18. Januar (Donnerstag). S. I. A. Sektion Aargau. 20 h im Rest. Affenkasten in Aarau. Vortrag von Dr. C. Robert (Bern) über: «Aufgaben der Hochfrequenztechnik im modernen Luftverkehr» (mit Lichtbildern).
19. Januar (Freitag). E. T. H. Oeffentliche Freitagsvorträge. 20.15 h im Aud. max. Vorträge von Nat.-Rat Dr. K. Ilg (Zentralpräs. des Schweiz. Metall- und Uhrenarbeiterverbandes) und Gen.-Dir. Dr. E. Düdi (Arbeitgeberverband Schweiz. Maschinen- und Metallindustrieller): «Betrachtungen über den Arbeitsfrieden».
19. Januar (Freitag). V.-H. Zürich. 20.30 h im Hörsaal 119 der Universität. Vortrag von Nat.-Rat H. Schnyder: «Landflucht, ein nationales Problem».