

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 107/108 (1936)
Heft: 20: Zur Jahrhundertfeier des Bernischen Ingenieur- und Architekten-Vereins

Artikel: Das neue Feuerwehrgebäude in Bern: Dipl. Arch. Hans Weiss in Bern
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-48405>

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: 16.05.2025

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

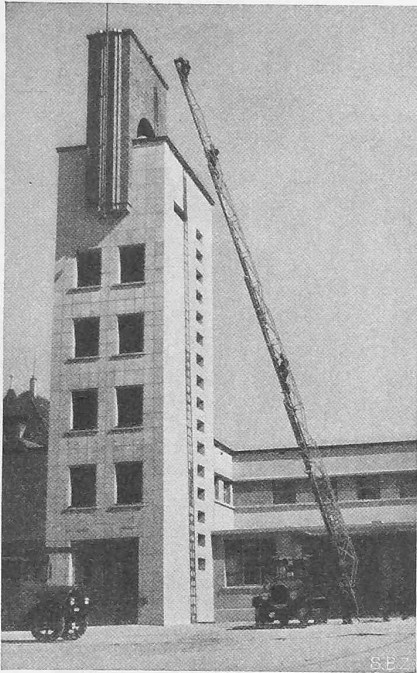
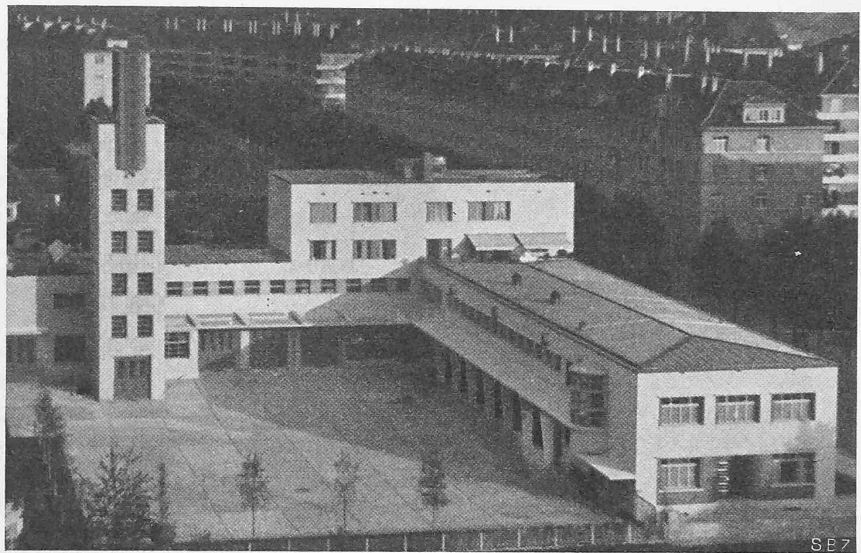


Abb. 7. Tiefblick in den Hof.

Abb. 8. Uebungs-Turm.



Entwürfe und ihrer Bewertung, im Interesse des Ansehens der daran beteiligten nichtbeamteten schweiz. Brückenbauer gesagt werden, damit ihr, durch Leistung zwar vielfach bewiesenes Können nicht etwa von Fernerstehenden an dieser abschätzigen Kritik gemessen werde — einer Kritik, deren negative Tonart geradezu auffallend ist: Es handelt sich nicht um einen regelrechten «Wettbewerb» nach den Grundsätzen des S.I.A., mit einem unvoreingenommenen, neutralen Preisgericht, sondern nur um eine kritische «Entgegennahme von Varianten» zu den amtlichen Entwürfen (Seite 214), deren Vertreter, Verfasser und Mitarbeiter an der Beurteilung der «Varianten» durch den «vorberatenden Ausschuss» massgebend mitgewirkt haben. Dies ist eine objektive Feststellung, bedeutet als solche also keinen Vorwurf, darf aber nichtsdestoweniger bei der Bewertung des Ergebnisses nicht ausser Acht gelassen werden.

Die SBB hatten übrigens die Veranstaltung gar nicht selbst gewünscht, sondern nur — als «grösster Bauherr» des Landes — unter dem Titel der Arbeitbeschaffung für notleidende, arbeitslose freierwerbende Fachleute, dem Drängen des S.I.A. und der «SBZ» nachgebend, ohne innere Ueberzeugung zugestanden. Dessenungeachtet sind diese Brückenentwürfe interessant zur Illustration der im Brückenbau in den 100 Jahren erzielten Fortschritte, weshalb wir sie in den

Rahmen dieses Bernerbrücken-Heftes eingefügt haben. Bern bleibt also auch weiterhin die ausgesprochene «Stadt der Bogenbrücken», von dieser grössten zurück bis zur ältesten, der Untertorbrücke in der Nydeck, ja noch weiter hinab im Masstab: bis zu der für Bern so typischen Ueberwölbung der Lauben seiner Altstadtgassen. Die Stadt wahrt hierin nur eine ehrwürdige Bautradition; von diesem Gesichtspunkt aus wird die Entscheidung über die Form der Eisenbahn-Lorrainebrücke wohl ohne Zweifel vom Gesamtchor der vox populi bernensis begrüsst werden.

Das neue Feuerwehrgebäude in Bern

Dipl. Arch. HANS WEISS in Bern

Die Lage des neuen Feuerwehrgebäudes ist Abb. 7 auf Seite 216 links unten zu entnehmen: ungefähr beim t des Wortes «Spitalacker», Ecke Viktoriastrasse-Gothelfstrasse. Von dort aus sind nicht nur die nördlichen Quartiere leicht zu erreichen, sondern über die Kornhausbrücke (5) können auch die Altstadt und die südlich gelegenen Stadtteile rasch befahren werden.

Indem das Grundlegende über die Organisation des Gebäudekomplexes bereits in der Veröffentlichung des erstprämiierten Wettbewerbsentwurfes des Verfassers aus dem Jahre 1934 (Bd. 104, S. 51*) zum Ausdruck kommt, sei vorerst auf jene hingewiesen. Was seither zum Bauprogramm neu hinzugekommen ist, sind namentlich die Räume, die im Zusammenhang mit den Luftschutz-Massnahmen nötig geworden sind.

Das Gebäude umfasst vier organisatorisch zusammenhängende Raumgruppen, die sich auch äusserlich abzeichnen.

1. Im Flügelbau Viktoriastrasse (Abb. 10) sind die Fahrzeuge und unmittelbar über ihnen die Wachmannschaften (zwei Bodenlöcher mit Gleit-Stange vom allg. Waschraum nach unten!) untergebracht, ferner die Alarmzentrale (vergl. die Abb. 13, S. 219) und der Gasschutz - Geräteraum. Verpflegt wird die Wachmannschaft durch städtische Restaurateure, sodass keine Küche für sie nötig ist.

2. Der viergeschossige Eckbau (Abb. 9) enthält allgemeine Räume. Ein Diensteingang führt von der Gothelfstrasse zum Innenhof und in das Haupttreppenhaus, wo die Mannschaft des Brand-

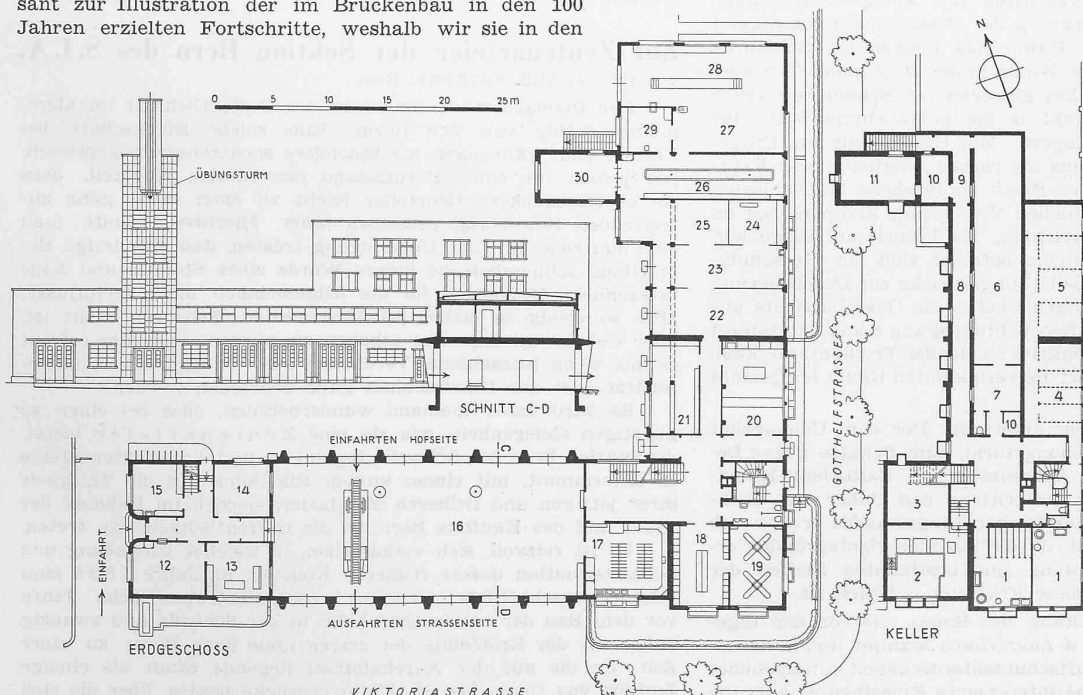


Abb. 1 bis 3. Grundrisse vom Erd- und Untergeschoss, Hoffassade und Schnitt durch die Fahrzeughalle. — 1:600.



Abb. 11. Sauerstoffgeräte und Dräger-Grossdichtprüfanlage.



Abb. 12. Geräteraum mit 1000 Gasmasken samt Filter und Sack.

bataillons ihre Garderobe (diese in naher Verbindung mit Sattlerei und Schneiderei im ersten Stock) hat. Den zweiten und dritten Stock nehmen vier Dienstwohnungen ein, die über ein eigenes, aussenliegendes Treppenhaus verfügen. Das Dach ist zum Teil als benutzbare Terrasse ausgebildet.

3. Im *Flügelbau Gotthelfstrasse* sind im Erdgeschoss sämtliche Werkstätten für Kontrolle, Unterhalt und Reparaturen am Fahrzeugpark der ständigen Feuerwache und des Brandkorpsbataillons untergebracht. Neben der durch zwei Geschosse hindurchgehenden Wagen-Reparaturwerkstätte (28) mit Kran finden sich die Werkstätten und ein Raum zur Vornahme der Wagenwäsche im Winter vor (23). Zwei dieser Räume sind so bemessen und zugänglich, dass sie später zur Parkierung weiterer Fahrzeuge verwendet werden können. Raum 26 (Schlauchwäsche) enthält einen 11 m langen Waschtrog mit Ablegevorrichtungen und eine Vorrichtung zur Prüfung der Wasserundurchlässigkeit der Schläuche. Von diesem Raum aus können die Schläuche vermittelt einer elektrischen Winde in den 20 m hohen Tröcknerturm hochgezogen werden. Die getrockneten Schläuche werden sodann im ersten Stock direkt in die Schlauchreparatur (46) eingezogen, und daneben gelagert. Ein Handaufzug ins Erdgeschoss ermöglicht von hier aus die rasche Ausrüstung der Fahrzeuge. Der ebenfalls im ersten Stock vorgesehene Materialraum wurde angesichts der behördlichen Verfügung, Zivilpersonen im passiven Luftschutz zu unterrichten, als Theoriesaal ausgebaut. Im Keller dieses Gebäudeflügels befindet sich der Gasschutzübungsraum (6); er dient als Übungsstrecke zur Durchführung von ernstfallähnlichen Übungen, wobei die Gasschutzleute aus Gründen der Sicherheit vom Beobachtungsgang 8 aus kontrolliert werden können. Vermittelt optisch meldender Trekontakte kann zudem ihr jeweiliger Standort im verqualmten Raum festgestellt werden.

4. Der *Turm* ist senkrecht unterteilt. Der dem Übungshof zugekehrte Teil dient als Übungsturm, zum Schutze gegen Beschädigungen ist er auf der Aussenseite mit Basaltholit-Kunststeinplatten verkleidet. Der umstrittene und daher erst nachträglich erfolgte Aufbau eines Beobachtungsstandes erwies sich als zwingende Notwendigkeit, da die aus Sicherheitsgründen erforderliche optische Verbindung mit bestimmten Stellen der Aussenquartiere nur durch diese Erhöhung möglich ist.

Die konstruktive Gestaltung des Baues, die von den Ingenieuren Dr. Ing. *Burgdorfer & Lauterburg* stammt und in konsequenter Rücksicht auf die Luftschutzanforderungen durchgebildet wurde, weist deshalb manche interessante Einzelheiten auf, die in einem späteren Artikel zur Sprache kommen sollen.

Dass die *Heizungs- und Lüftungsanlagen* der Vielfalt des Gebäudes entsprechend weitläufig sind, ist selbstverständlich: es sei nur erinnert an die Ventilation des Schlauch-Tröcknerturmes, die Abgasabsaugung der Automotoren, die Ventilation des Gasschutz-Übungsraumes und -Lageraumes, welche letztgenannter ausserdem eine automatische Luftkonditionierungsanlage erhalten hat, usw. Vorhanden sind vier Heizkessel von zusammen 61 m² Heizfläche.

Die *Schwachstromanlagen* umfassen eine moderne automat. Telephonanlage mit zwei geheimen und drei Amtslinien für Feuermeldedienst, sowie direkter Verbindung mit der Polizeihauptwache. Die Alarmanrichtung erlaubt, durch Summer oder Glocken in allen Räumen die Wache so rasch an die Geräte zu rufen, dass der erste Löschzug innerhalb weniger als 1 min nach Feueralarm ausfahren kann. (Schluss folgt.)

Zur Zentenarfeier der Sektion Bern des S.I.A.

Von Dr. Ing. ALB. FRIEDER, Bern.

Der Ingenieurstand macht in der Öffentlichkeit im allgemeinen wenig von sich reden. Eine solche Eigenschaft, bei Frauen und Währungen als besonders schätzenswert gepriesen, hat jedoch für einen Berufsstand den fatalen Nachteil, dass sie oberflächlichere Beurteiler leicht zu einer nicht ganz zu treffenden Bewertung desselben führt. Hierüber könnte man sich nun zwar mit der Ueberlegung trösten, daß eine irrtümliche Beurteilung schliesslich die innere Würde eines Standes und seine tatsächliche Bedeutung für die Allgemeinheit nicht beeinflusst; aber so wenig es einem pflichtbewussten Menschen recht ist, über Gebühr belobt und erhoben zu werden, so wenig erfreut es ihn, wenn tatsächliche Verdienste aus Gleichgültigkeit unterschätzt oder aus Unwissenheit ganz übersehen werden.

Es wird daher niemand wundernehmen, dass bei einer so günstigen Gelegenheit, wie sie eine Zentenarfeier bietet, die Sektion Bern des Schweiz. Ingenieur- und Architektenvereins es unternimmt, mit einem kurzen Rückblick auf die Tätigkeit ihrer jetzigen und früheren Mitglieder, speziell im Rahmen der Stadt und des Kantons Bern an die Öffentlichkeit zu treten.

Es ist reizvoll, sich vorzustellen, in welcher Umgebung und Gesamtsituation unsere früheren Kollegen im Jahre 1836 zum «Bauwissenschaftlichen Verein» zusammentraten, zehn Jahre vor dem Bau der ersten Eisenbahn in der Schweiz und zwanzig Jahre vor der Eröffnung der ersten Linie nach Bern; zu einer Zeit, wo die auf der Aarehalbinsel liegende Stadt als einzige Zufahrt von Osten her die Untertorbrücke besass, über die sich der Gesamtverkehr von und nach Thun, Zürich, Aargau, Solo-

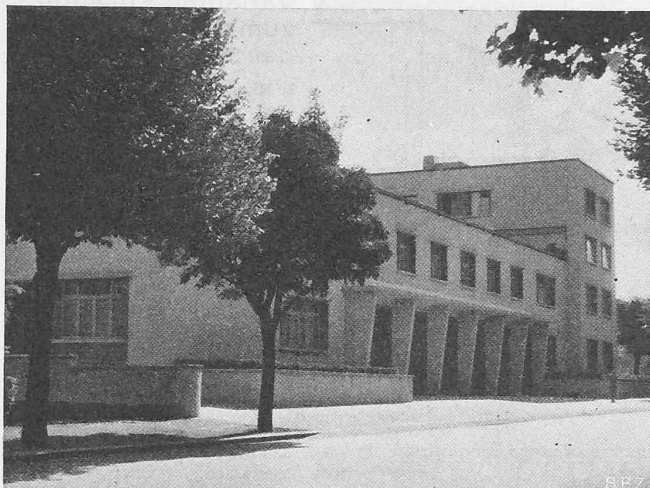


Abb. 10. Hofeinfahrt und Ausfahrten Viktoriastrasse.

ziehung empfohlen werden kann und er regt für dieses Baulos weitere Studien an.

3. Da für das 4. Baulos auch eine technisch und ästhetisch sehr befriedigende Balkenlösung nach Variante SBB vorliegt, empfiehlt der Ausschuss, die wirtschaftliche Seite dieser Lösung weiter zu studieren. Der Ausschuss ist der Auffassung, dass durch konstruktive Massnahmen die Kosten dieses Entwurfes so weit gesenkt werden können, dass sie sich den Kosten der Bogenlösung nähern.

Bern, 19. Sept. 1936. Der vorberatende Ausschuss:

A. Acatos, Obering. SBB	Hans Klausner, Arch.
A. Bühler, Sekt.-Chef SBB	A. Reber, Stadting.
Prof. Fr. Hübner	Prof. Dr. M. Ritter
Prof. Dr. L. Karner	E. Rybi, Architekt
A. v. Steiger, Kantons-Ingenieur.	

*

Zu diesem Gutachten hat am 29. September Arch. E. Rybi, der den beiden letzten Sitzungen des «Ausschusses» nicht beiwohnen konnte, an dessen Vorsitzenden einige Vorbehalte schriftlich mitgeteilt; er schreibt u. a. «Die schiefe Lage des neuen Viadukts zum Aarelauf (vergl. Abb. 7) wird bei der Bogenbrücke für die Stellung der Uferpfeiler in formaler Beziehung gewisse Schwierigkeiten ergeben; bei der Balkenbrücke fallen diese weg,

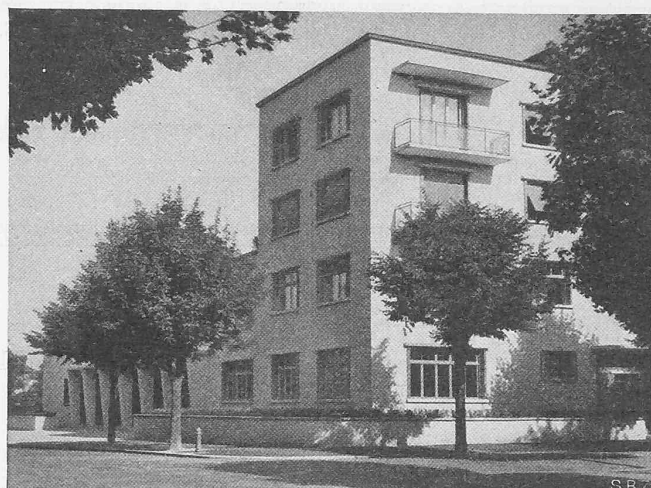


Abb. 9. Ecke Viktoria- u. Gotthelfstrasse (vgl. Stadtplan unten links).

da die Uferpfeiler ohne technische und formale Bedenken parallel zum Flusslauf gestellt werden können.» Ueberhaupt gibt Arch. Rybi dem *Kontrast* zur bestehenden Lorraine-Strassenbrücke (vergl. Bd. 97, Januar 1931), also der Balkenbrücke den Vorzug, und von diesen dem Entwurf Nr. 111 den Vorzug vor dem amtlichen. Ferner verweist er auf den Widerspruch der sehr ungünstigen Beurteilung von Nr. 46, im Gegensatz zu Nr. 111: trotzdem wurde der so arg bemängelte *Bogen* in den 1. Rang gerückt; Rybi hätte Nr. 111 an die Spitze gestellt. — Ähnlich haben die Herren Prof. F. Hübner und L. Karner sich in nachträglichen Zuschriften zu Gunsten des Balkens ausgesprochen.

Wir geben hiervon Kenntnis weil, wie wir wissen, diese Auffassung in Fachkreisen weitherum geteilt wird (übrigens benötigen ja auch unsere Eisenbauwerkstätten Arbeitsbeschaffung). Doch ist das alles jetzt akademisch geworden, nachdem (am 26. September) die Abwertung der Bekämpfung des Balkens eine wirkungsvolle Waffe geliehen.

*

Damit wäre diese unerspriessliche Veranstaltung, die die schweiz. Brückenbauer jahrelang beschäftigt hat, erledigt. Ein kritischer Rückblick, den der Ausgang nahelegt, passt nicht in dieses Jubiläumsheft. Nur *eines* muss hier, angesichts der



Abb. 7. Uebersicht der Berner Aare-Brücken, Masstab 1:20000.

1 Untertorbrücke, erbaut 1461; 2 Nydeck 1844; 3 erste Eisenbahnbrücke 1858; 4 Kirchenfeld 1882; 5 Kornhaus 1898; 6 Lorraine-Strassenbrücke 1928; 7 die nunmehr beschlossene Lorraine-Bundesbahnbrücke 1936.

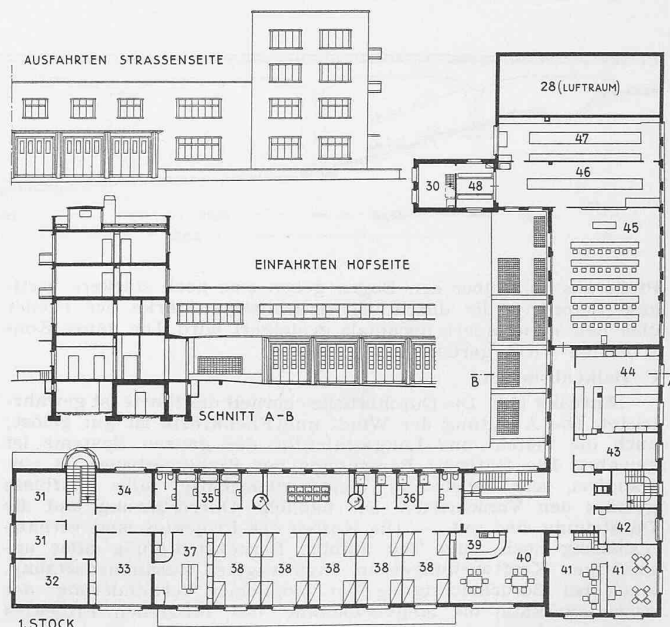


Abb. 4 bis 6. Obergeschoss, Schnitt A-B und Fassaden. — 1:600.

Keller: 1 Waschküche u. Trockenraum, 2 Kesselraum, 3 Kohlen, 4 Abstellräume, 5 Wohnungskeller, 6 Gasübungsraum, 7 Gaszelle (Schleuse), 8 Beobachtungsraum, 9 Schleuse, 10 Ventilatoren, 11 Disp. — **Erdgeschoss:** 12 Postenchef, 13 Alarm, 14 Vize-Postenchef, 15 Sanität, 16 Fahrzeughalle, 17 Gasschutz-Geräte, 18 Garderobe, 19 Reinigung, 20 Ausrüstung, 21 Kleingeräte, 22 Schreiner, 23 Wagenwäsche, 24 Spengler, 25 Maler, 26 Schlauchwäsche, 27 Schlosserei, 28 Rep.-Werkstätte, 29 Schmiede, 30 Übungsturm. — **1. Stock:** 31 Bureau, 32 Instruktion, 33 Kommando, 34 Offizier, 35 Bäder, 36 Douchen, 37 Laboratorium, 38 Schlafraum, 39 Office, 40 Essraum, 41 Tagesraum, 42 Schneider, 43 Sattler, 44 Material, 45 Theorie, 46 Schlauchreparaturen, 47 Schlauchlager, 48 Trockenturm.

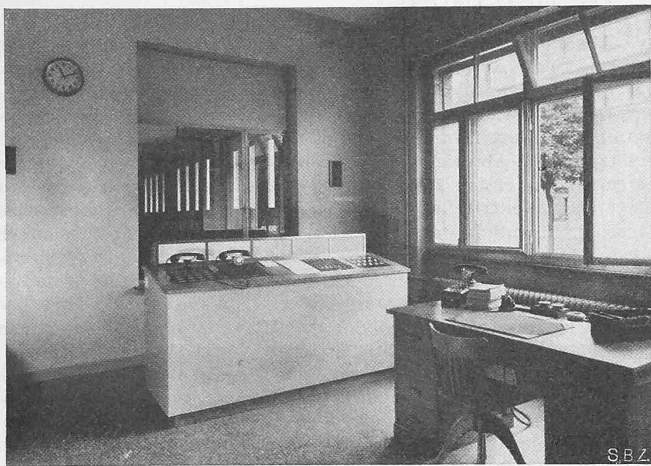


Abb. 13. Alarmzentrale des neuen Feuerwehrgebäudes in Bern.
Links Durchblick in die Fahrzeughalle.

thurn und Basel abwickelte. In den damaligen Jahren änderte sich das Bild der Stadt insofern beträchtlich, als die Arbeiten für die aus politischen Gründen vorgenommene Abtragung der Fortifikationen, Tore und Ringmauern und die Ausfüllung der Stadtgräben gerade im Gange waren. Im gleichen Jahr wie der «Bauwissenschaftliche Verein» erblickte auch das «Intelligenzblatt» — nomen sit omen — das Licht der Welt. Sonst mangelte gar vieles von dem heute als notwendig angesehenen. Kein freundliches Gasflämmchen zeigte unseren technischen Vorgängern nach der Gründungssitzung den gewiss nicht einfach zu findenden Weg nach Hause, und wir hoffen, dass keiner von ihnen das für Nachbummler nach elf Uhr polizeilich vorgeschriebene Laternchen vergessen habe.

Wir kennen die Traktanden der ersten Sitzungen nicht, man geht aber wohl nicht fehl in der Annahme, dass man ausser über die rein technischen Fragen auch schon damals die Standesfragen des technischen Berufes diskutierte, denn gerade für Bern war es von jeher typisch, dass Industrie und Handel verhältnismässig wenig blühten, weil Staatsdienst, Landwirtschaft und Militärdienst früher weit bevorzugt und angesehen waren.

Wir, die wir heute ein Jahrhundert zurückblickend über die geradezu überwältigende Entwicklung der technischen Wissenschaften immer wieder staunen müssen, obwohl wir das allmähliche Fortschreiten in seiner zeitlichen Entfaltung und auch in seinen ursächlichen Zusammenhängen übersehen, vermögen uns nur schwer in die technische Gedankenwelt unserer Vorväter zu versetzen. Wie weit mögen wohl die optimistischsten Hoffnungen jener Zeit gegangen sein, und wie viele damals als für die Wirklichkeit unmögliche, ins Märchenland versetzte Lösungen vieler Probleme mögen heute schon überholt sein. Zumal der Maschinenbau, von dem an dieser Stelle in erster Linie die Rede sein soll, steckte noch in den allerdings währschaften Kinderschuhen, die die epochemachende Erfindung der Dampfmaschine wenige Jahrzehnte vorher der Menschheit geschenkt hatte. Welch geradezu gigantischen Plan der Arbeitsbeschaffung könnten wir vom heutigen Standpunkt aus den damaligen Maschinenbauern vor Augen zaubern. Kaum vorstellbar ist die Summe der geistigen und körperlichen Arbeit, die allein die Entwicklung des damals noch mit Grauen und Bewunderung angeschauten Dampffroses mit seinen auf dem gußeisernen Schienenweg laufenden Wagen brachte. Eine rastlose Offensive maschinentechnischen Kampfgeistes führte seit damals von der ersten brauchbaren Lokomotive an über immer mächtiger werdende Kolbendampfmaschinen zur Ausnützung des gleichmässig strömenden Dampfes in den Turbinen, erzwang eine erstaunliche Verbesserung des Materials und dessen atemraubende Verarbeitung in zyklischen Schmieden und Walzwerken und schenkte uns anstelle der ersten ungedeckten, schlecht gefederten Beförderungsmittel die sanft dahingleitenden Wunderwerke geheizter und mit allen hygienischen Einrichtungen versehener Wagen moderner Stromlinienzüge. Mit einem Spürsinn ohne gleichen ging man gleichzeitig der Entdeckung anderer Energiequellen nach und so bescherten uns die verflossenen hundert Jahre die nicht minder glanzvollen Grosstaten der elektrotechnischen Industrie und die Ausnützung der bei der explosiven Gasverbrennung freiwerdenden Kräfte, deren heutige Krönung die flinken Automobile und die automatisch gesteuerten, raumverschlingenden Grossflugzeuge darstellen. Es sind

durch die technische Entwicklung dieser Zeitspanne Massen und Kräfte in Bewegung geraten, die gebieterisch die Wissenschaften der Mathematik, Physik, Chemie und nunmehr auch die der Volkswirtschaft für ihre Zwecke einspannen, und wir stehen an der Schwelle des Jahrhunderts, wo auch die stolze Philosophie das Problem «Maschine» in gerechter Objektivität wird behandeln müssen.

Auch Bern erfuhr in der seit der Gründung des Bauwissenschaftlichen Vereins verflossenen Zeit die Segnungen dieser technischen Produktivität. Wurde auch manches, dem bernischen Charakter entsprechend, erst längere Zeit erdauert, so fand doch ebenso oft auch kühne Initiative den Weg zu grossen Entschlüssen und bedeutenden Werken. Es sei erwähnt, dass die stadtbernerische Behörde zu den ersten Stadtverwaltungen gehörte, die die Gasbeleuchtung einführten; im Jahre 1841 wurde das Gaswerk im Marzili erstellt. Bereits 1852 wurde als erstes grösseres Werk der Schwachstromtechnik in Bern die Telegraphenlinie Bern - Zürich - Chur gebaut. Dabei mag im gleichen Zusammenhang erwähnt werden, dass die erste telephonische Verbindung nach den Aussenquartieren dreissig Jahre später in Betrieb gesetzt wurde. Aber wieviel Erfindergeist und technische Ausdauer waren noch erforderlich, bis 1908 die grosse Zentralbatterie-Zentrale eröffnet werden konnte, die gegenwärtig wieder durch das vollautomatische Netz ersetzt wird.

Ein Buch wäre zu schreiben, wenn man alle eisenbahntechnisch bedeutenden Werke des Kantons Bern von der ersten Linie Bern - Olten an bis zu den bernischen Dekrets- und Alpenbahnen, der kühnen Lötschbergbahn und der überwältigenden Jungfrau- und Gotthardbahn erfassen wollte. Zweifellos ist auch eine stattliche Anzahl Mitglieder unserer bernischen technischen Vereinigung an wichtigen Stellen mittätig gewesen bei dem Ausbau und der Vervollkommnung der Schweiz. Bundesbahnen und an deren gesamten Entwicklung bis zur Inbetriebsetzung der schnittigen «Roten Pfeile» und der kommenden raschen Leichtschneellzüge. Die bernische Industrie beteiligte sich sodann auch an führender Stelle im Bau von Bergbahnen.

Wichtige Taten sind auch mit Stolz zu verzeichnen auf dem Gebiet der Elektrizitätswirtschaft. Im Jahre 1891 brannte das erste elektrische Licht in der Stadt Bern; um die Jahrhundertwende wurde das zehn Jahre alte, mit komprimierter Luft betriebene «pneumatische» Tram, sowie das Dampftram auf elektrischen Betrieb umgebaut; heute versorgen eine bedeutende Anzahl mit modernsten Generatoren ausgerüstete hydraulische Nieder- und Hochdruckwerke — das zuletzt erstellte ist das Akkumulierwerk im Oberhasli — Stadt und Kanton mit dem nötigen elektrischen Strom.

Die Protokolle der letzten Jahrzehnte der Sektion Bern geben ein gutes Bild besonders von der Entwicklung der Elektrizitätswirtschaft, da die fertigen Kraftwerke jeweils besichtigt und gebührend gefeiert wurden. Aber auch der Ausbau der grossen Bahnlinien und die Anfänge und Fortschritte im Motoren- und Automobilbau fanden neben den zahlreichen städtebaulichen und den für Bern so wichtigen Brückenbaufragen gründliche Behandlung in Vorträgen und Exkursionen. Erst drei Jahrzehnte sind seit dem Ausflug mit dem ersten Versuchs-Personenautomobil der Postverwaltung verflossen, und man glaubt aus dem Protokoll das Triumphgefühl zu spüren, mit dem der Schreiber feststellte, dass man von Schwarzenburg bis Bern (Bahnhofbuffet) nur knapp eine Stunde benötigte. Einem Vortrag von 1902 entnehmen wir, dass Spiritus und Benzin die bestgeeigneten Treibmittel für Automobile seien und dass die im Versuchsrennen Paris - Bordeaux erreichte Höchstgeschwindigkeit 84 km/h betrug. Innerhalb Paris war damals die Geschwindigkeit auf 25 km/h normiert, «was vollständig ausreichend ist». Dass das Interesse der Mitglieder zwar, wie auch heute noch, stark schwankte, beweist das lakonische Protokoll einer Mitgliederversammlung, worin einfach steht: «Anwesend: wegen schlechten Wetters, keiner!» Wobei also offenbar jener, der diese traurige Tatsache konstatierte, sich selbst für eine Null hielt. Viel stärker besucht wird dagegen im Jahre 1905 die Feier des Simplondurchstiches gewesen sein, die ausser durch einen Vortrag auch mit einem solennen Mahl festlich begangen wurde. Manchen Gourmet würde es wohl heute noch gelüsten, die exquisiten und seltenen Gerichte mitzuverschlemmen, die es damals gab, wie: Nordstollenschlamm, Grottenolm in Schneetunke, Adler vom Monte Leone, Sauertrübel und Lötschhammen, Simplongemsen mit Dynamitsauce und Schiessbaumwolle mit Tunnellampenöl! —

Doch genug solcher Reminiszenzen. Wie viel unbeschwerter als heute erscheint uns das Arbeiten und Wirken der früheren in den verschiedenen Industriezweigen tätigen Ingenieure. Wir Kinder einer paradoxalen Zeit, in der kommunale Verwaltungen bei grossen öffentlichen Arbeiten lieber bedeutende Summen