

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 83/84 (1924)  
**Heft:** 5

## **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:** 17.05.2025

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

Angesichts der Tatsache, dass die Stadt Zürich vor wenigen Jahren auf Grund sehr gründlicher Studien aller Möglichkeiten zur Erweiterung ihrer Trinkwasserversorgung sich wieder für die Seewasserentnahme entschieden hat, ist obiges Vorgehen der beiden Seegemeinden nicht ohne weiteres verständlich. Schätzungsweise dürfte nämlich eine dem vorliegenden Zweck dieser Gemeinden für eine längere Periode genügende und später leicht zu erweiternde vollständige Seewasserversorgung samt Filteranlage kaum den fünften Teil jener hohen Baukostensumme beanspruchen. Dass dabei die Qualitäten des Seewassers (Reinheit, Weichheit, Temperatur und damit auch Wohlgeschmack) denen des Grundwassers mindestens ebenbürtig sind, ist Fachleuten bekannt. Die Erklärung dafür nun, dass man in obigem Vorhaben so weit in die Ferne schweift, dazu noch für teures Geld, kann somit nicht in der hygienischen oder wirtschaftlichen Ueberlegenheit jenes Grundwassers gefunden werden, wohl aber — genährt von dem vulgären Vorurteil gegen „Seewasser“ — eher darin, dass die Ortsbehörden ihr Vertrauen als fachmännischem Berater eben dem „Ingenieur“ J. Bosshard in Thalwil geschenkt haben, einem Techniker, der sich in seiner bisherigen Tätigkeit, wie nachfolgend gezeigt werden soll, nicht in dem Masse als fachkundig und zutrauenswürdig erwiesen hat, wie es von einem Ingenieur-Bauleiter unbedingt verlangt werden muss.

Herr J. Bosshard in Thalwil ist zum ersten gar nicht Ingenieur, sondern *Geometer*. Was er in diesem seinem gelernten Berufe geleistet hat, wissen wir nicht, denn er betätigt sich schon seit über 20 Jahren mit Vorliebe auf dem Gebiet der Wasserversorgung, auf dem er sich als sehr findiger Quellenhändler, Initiant für lange Leitungen und als gewandter Geschäftsmann erwiesen, auf dem er auch in technischer Hinsicht eine gewisse Routine erlangt hat, die ihm nicht abgesprochen werden soll und die für kurante Arbeiten auch genügen mag. Für aussergewöhnliche Aufgaben aber, die, wie die vorliegende, ein hohes Mass persönlicher Fachkenntnisse und Eigenschaften erfordern, ist Bosshard weder wissenschaftlich noch bautechnisch hinreichend befähigt. Zwar versteht er es, sich von wirklichen Ingenieuren, Maschinenlieferanten, Geologen u. a. m. Projekt-Bestandteile und Gutachten zu verschaffen und solche so zu verwerten, dass er in den Augen seiner meist ländlichen Kunden selbst als Ingenieur und Sachverständiger erscheint<sup>1)</sup>.

Dieses Verfahren liefert indessen wie gesagt im Laufe der Jahre wohl Routine, niemals aber die Fähigkeit, heiklere Probleme, in denen wirtschaftliche Erwägungen den Ausschlag für die Wahl der besten Lösung geben müssen, mit Sicherheit richtig zu beurteilen. Zudem schafft dieses Bosshard'sche Verfahren Abhängigkeiten von den später auch als Unternehmer auftretenden Lieferanten „seiner“ Projekte, Befangenheit u. a. m., kurzum: ein solcher Bauleiter kann nicht mehr in dem Masse der unparteiische und zuverlässige technisch-wirtschaftliche Berater seines Auftraggebers sein, wie es sich die schweizerischen Ingenieure zur vornehmsten Berufspflicht machen.

Solche Abhängigkeit des persönlich zu wenig befähigten Bauleiters schadet aber nicht nur den technischen Entscheidungen, sie berührt auch seine *kaufmännische Zuverlässigkeit*. Der Bauherr und Auftraggeber muss sich unbedingt darauf verlassen können, dass sein beratender Ingenieur und Bauleiter ausschliesslich *seine*, des *Bauherrn* Interessen wahrt und dass er „ausser der Honorierung durch den Auftraggeber oder Dienstherrn keinerlei *Provisionen* oder sonstige *Begünstigungen* von Dritten annimmt“, wie es in den vom Schweiz. Ing.- und Arch.-Verein in seinen Statuten aufgestellten Grundsätzen über die Berufsmoral heisst. Es ist aber in Fachkreisen offenes Geheimnis, dass J. Bosshard auch hierin versagt. Der Einwand, er sei ja nicht Mitglied des S. I. A. und darum an dessen Grundsätze nicht gebunden, wäre nicht stichhaltig, denn es geht natürlich nicht an, sich in der Öffentlichkeit als Ingenieur aufzuspielen und gestützt darauf den Honorartarif des S. I. A. anzuwenden, also bloss Rechte zu geniessen, ohne sich andererseits um die *Pflichten einer anständigen Berufsmoral* zu kümmern. Und was soll man von der Gewissenhaftigkeit seiner Abrechnungs-Prüfungen halten, wenn beispielsweise eine von Bosshard gutgeheissene Bauabrechnung sich nachträglich als um die Kleinigkeit von Fr. 97 430,40 zu hoch herausstellte? —

<sup>1)</sup> Es ist beschämend, dass sich immer noch wissenschaftlich gebildete Techniker finden, die es nicht unter ihrer Würde halten, solchen Leuten Handlangerdienste zu leisten.

Wer im bürgerlichen Leben sich als viel mehr aufspielt, als er ist, und dadurch zum Schaden Unkundiger wirtschaftliche Vorteile erzielt, die ihm anders nicht erreichbar wären, handelt, gelinde gesagt, unreell. Wirkt er auf bautechnischem Gebiet und zum Schaden der Öffentlichkeit, so ist es Pflicht eines technischen Fachorgans, zum öffentlichen Aufsehen zu mahnen. Wenn wir dies im vorliegenden Falle tun, wissen wir uns frei von jeglichem persönlichen Interesse als unsachlicher Triebfeder; auch sei uns kleinliche Sittenrichterei ferne. Aber es hat alles seine Grenzen. Angesichts erwiesener Tatsachen fühlen wir uns hier zum Reden gezwungen, und zwar nicht nur zur Wahrung des Ansehens des Ingenieurstandes, sondern vielmehr noch im Interesse der durch solche Schädlinge gefährdeten Allgemeinheit, der sonst schon schwer genug belasteten Steuerzahler, und letzten Endes auch des Staates.

Die Redaktion.

## Nekrologie.

† H. Melli. Erst 57 Jahre alt verschied am 25. Juli Ingenieur Heinrich Melli, mitten aus der Arbeit heraus, an den Folgen eines Schlaganfalles. Am 29. Mai 1867 in Mantua geboren, verlebte er seine Jugendjahre in Lugano und bereitete sich am dortigen Gymnasium für die Eidg. Techn. Hochschule vor; dort fand er auch seine ersten Freunde, denen er bis an sein Lebensende mit grosser Anhänglichkeit treu blieb. 1885 bezog er die Bauingenieurschule der E. T. H. in Zürich, die er 1889 mit dem Diplom abschloss. Seine erste praktische Betätigung erhielt er bei der ehemaligen Nordostbahn für die rechtsufrige Zürichseebahn, siedelte aber schon 1890 nach St. Gallen über, wo sich ihm auf dem Bauamt der Stadt bei der Projektierung der Wasserversorgung und Kanalisation anregende Beschäftigung bot. Nachdem er in den Jahren 1897 bis 1902 vorübergehend in Zürich ein eigenes Bureau führte und sich bei verschiedenen Bauten beteiligte, kehrte Ingenieur Melli im Jahre 1902 auf das Bauamt der Stadt St. Gallen zurück, um unter Ingenieur Kilchmann die Leitung der Kanalisationsarbeiten zu übernehmen. Nach Beendigung dieser Bauten folgte er 1908 einem Ruf des Ingenieurbureau Kürsteiner in St. Gallen und Zürich als Bureauchef, in welcher Stellung er auch nach dem Tode Kürsteiners, beim Uebergang des Bureau an seinen langjährigen Mitarbeiter, Ingenieur F. Boesch, bis zu seinem Lebensende verblieb.

Ingenieur Melli war ein stiller, ruhiger Arbeiter, der sich mit besonderer Vorliebe theoretisch-wissenschaftlichen Untersuchungen gewidmet hat<sup>1)</sup>. Neben seiner Familie ging ihm nichts über seinen Beruf. Es ist daher nicht zu verwundern, dass ihn seine Firma mit verschiedenen wichtigen Aufträgen im Ausland, so in Italien, Griechenland und Brasilien betraut hat. Aeusserst gewissenhaft und arbeitsam, wie er war, ein Chef, der von seinen Untergebenen viel verlangte, daneben aber auch mit Wohlwollen für sie sorgte, werden Alle, die mit ihm zusammen gearbeitet haben, ihn in dankbarer Erinnerung behalten. Die Stadt Zürich, in der er sich im Laufe der Jahre eingebürgert hat, ist ihm zur zweiten Heimat geworden. Dabei hat er aber die Stätte seiner Jugendzeit mit den ihm treu ergebenen Freunden nie vergessen.

-0-

## Miscellanea.

**Die Eisenbahnen von Britisch-Ostindien.** Im Betriebsjahr 1922/23 belief sich die Gesamtlänge des indischen Eisenbahnnetzes, wie wir der „Verkehrstechnik“ vom 25. April entnehmen, auf 60565 km. Bei einer Einwohnerzahl von 319 Millionen auf einer Bodenfläche von 4660000 km<sup>2</sup> ergibt dies erst auf 77 km<sup>2</sup> einen Bahnkilometer. Die Spurweite ist nicht einheitlich, die Breitspur von 1,678 m findet sich auf rund 50%, des Netzes, 40% besitzen Meterspur und die verbleibenden 10% sind Schmalspurbahnen mit 75 cm und 61 cm Spurweite. Im vergangenen Jahr waren rund 1300 km Eisenbahnen im Bau. Die Bahnen gehören teils dem Staat, teils Privatgesellschaften. Die hauptsächlichsten Güter sind Kohle und vor allem landwirtschaftliche Produkte. Welchen Umfang der Verkehr zur Erntezeit annimmt, geht daraus hervor, dass allein die Weizenenernte im Norden des Landes in einem guten Erntejahr 12 Millionen t beträgt, wovon eine Million t ausgeführt wird. Der Umstand, dass alles, was vor dem Einsetzen des „Monsoon“-

<sup>1)</sup> Demnächst wird hier eine Arbeit Mellis zur Veröffentlichung gelangen, deren Erscheinen er nicht mehr erleben sollte.

Red.

Windes nicht abtransportiert werden kann, für den Export nicht mehr in Frage kommt, bedingt zeitweise eine ganz ausserordentliche Beanspruchung der Bahnen, von denen zudem die Mehrzahl noch eingleisig sind. — Die wirtschaftliche Lage der Bahnen ist eine verhältnismässig günstige. Im Berichtsjahr beförderten sie 572,7 Millionen Reisende und 93,7 Millionen t Güter, was einen Betriebskoeffizienten von 70% ergab und eine Verzinsung des Anlage-Kapitals mit 5% gestattete. Bereits ist man auch mit der Frage der Einführung des elektrischen Betriebes beschäftigt und zwar zunächst für die Vorortsbahnen von Bombay in einem Umkreis von 65 km, wobei die Betriebskraft in hydraulischen Anlagen in den Ghats-Bergen erzeugt wird.

**Verband Deutscher Elektrotechniker.** Vom 28. bis 31. August wird der V. D. E. in Dresden unter dem Vorsitz von Dr.-Ing. e. h. R. Werner seine 29. Jahresversammlung und seine 30. Gründungsfeier abhalten. An der ersten Hauptversammlung am Freitag, den 29. August, wird Ministerialrat Kruckow über die „Neuzeitliche deutsche Entwicklung des Fernsprechämterbaues für den Ort- und Fernverkehr“, Dr. Grossmann (Berlin) über „den jetzigen Stand der Röntgentechnik“ und Prof. Dr. H. Holthusen (Hamburg) über „Erfahrungen und Erfolge in der Anwendung elektro-medizinischer Apparate“ sprechen. Für die Versammlung vom Samstag sind Vorträge von Prof. Dr. Binder (Dresden): „Untersuchungen über die Vorgänge bei der elektrischen Stossprüfung“, von Prof. Dr. Orlich (Berlin): „Moderne Isolierstoffe und ihre Prüfung“ und von Prof. Dr. Born (Göttingen): „Die Atomtheorie“ angemeldet. Für den Sonntag ist eine Besichtigung des Grosskraftwerkes Hirschfelde bei Zittau, der 100000 V Transformatorstation Chemnitz-Süd, des 1000000 V-Versuchsfeldes der Hermsdorfer-Schomburg-Isolatoren-G. m. b. H. in der Porzellanfabrik Freiberg<sup>1)</sup> und des Schleuderbetonwerkes Cossebaude vorgesehen.

**Elektrische Lokomotiven mit Vertikalmotoren der österreichischen Bundesbahnen.** Die österreichischen Bundesbahnen haben vier Lokomotiven vom Typ 1 D 1 in Auftrag gegeben, deren Motoranordnung die gleiche ist, wie bei den auf Seite 13 ds. Bds. (5. Juli 1924) erwähnten Lokomotiven der Midi-Bahn. Jede der vier Triebachsen wird von einem Motor (330 PS Dauer-, 465 PS Stundenleistung) mit vertikaler Welle angetrieben, die fest im Rahmen sitzt, sein Drehmoment über einen Kegelradsatz auf eine Hohlwelle und von da durch eine Gelenkkupplung an die Triebräder überträgt. Nebst den in der Beschreibung der Midi-Lokomotive erwähnten Vorteilen der geschilderten Anordnung ist hier der Sitz der Gelenkkupplung in der Mitte der Achse hervorzuheben, durch den, infolge der elastischen Zwischenschaltung der beiden Achshälften, gleichmässige und stossfreie Drehmoment-Übertragung gewährleistet ist. Die Lokomotive dient dem Schnellzugsdienst im Flachland, wiegt 86 t und schleppt bei 50 (10% Steigung) bis 85 km/h Geschwindigkeit eine Anhängelast von 550 t.

**Wissenschaftliche Exkursion polnischer Studierender in der Schweiz.** Vom 7. bis 21. Juli haben 24 Studierende des Warschauer Polytechnikums unter Führung zweier ihrer Professoren die Schweiz bereist. Die vom polnischen Konsul in Zürich, Ingenieur K. Brodowski in Baden, sowie dem Auslandsamt des Verbandes der Schweizerischen Studentenschaften vorbereitete Exkursion führte über die Kraftwerke Löntsch, Wägital, Laufenburg, Gösgen, Mühleberg, Broc, Barberine und Ritom; daneben wurden noch die Nolla-Verbauungen ob Thusis, die Rheinkorrektion, der Sihltunnel und die Fundierungen der Kantonalbank in Zürich (ausgeführt von der Firma Locher & Cie.), die Maschinenfabrik Escher Wyss & Cie. und die neue Rheinhafenanlage in Basel besichtigt. In entgegenkommender Weise sorgten die Kraftwerke und Unternehmungen für fachmännische Führung. Ihnen, wie der zuvorkommenden Mitwirkung von Rektor Prof. Rohn und Prof. Meyer-Peter der E. T. H. ist es zu verdanken, wenn die Teilnehmer der Exkursion begeistert von der schweizerischen Wasserbautechnik in ihre Heimat zurückkehrten.

**Haus- und Schiffbau-Ausstellung in Berlin.** Ziel dieser Ausstellung, die vom 3. bis 17. August dauert, ist, vor Augen zu führen, was in Deutschland die Technik heute, nachdem die Tätigkeit im Bauwesen seit nunmehr einem Jahrzehnt unter starken Hemmungen leidet, zur Befriedigung der verschiedenartigen Bedürfnisse im Hausbau und im Schiffbau zu leisten vermag. Der Grund für die gemeinsame Berücksichtigung beider Gebiete liegt darin, dass im Schiffbau (der hier, den örtlichen Verhältnissen entsprechend, in

erster Linie durch den Kleinschiffbau vertreten ist), wohlgedachte Zweckmässigkeit bei geringstem Materialaufwand ein zwin-gendes Gesetz der Gestaltung ist, wodurch er wegweisend ist für den Hausbau, der im Begriffe steht, die gleichen Bahnen zu beschreiten. Die Ausstellung umfasst nach der „D. B. Z.“: Baustoffe und Baubestandteile, Zubehör, Baumaschinen, Installationen, Möbel- und Innendekoration, Architektur, Gartenbau, Schiffe und Boote für alle Zwecke.

**Ein Untergrund-Messehaus in Leipzig.** Gegenwärtig wird in Leipzig, unter dem Marktplatz, ein Untergrund-Messehaus erstellt, das noch zur diesjährigen Herbstmesse vollendet werden soll. Wie wir „Beton und Eisen“ entnehmen, wird das Innere des eingeschossigen Baues eine Säulenhalle mit einer Ausstellungsfläche von 1800 m<sup>2</sup> darstellen. Die Konstruktionsteile werden aus Eisenbeton erstellt. Zum Bau ist die Abfuhr von 18000 m<sup>3</sup> Erdmassen erforderlich.

**Eidgenössische Technische Hochschule.** Der Bundesrat hat dem Direktor der Eidgen. Prüfungsanstalt für Brennstoffe, Herrn Privatdozent Dr. Paul Schläpfer, von Rehetobel, in Anerkennung seiner wissenschaftlichen und technischen Arbeiten und der der E. T. H. geleisteten Dienste den Titel eines Professors verliehen.

## Konkurrenzen.

**Kirchgemeindehaus Wipkingen** (Band 81, S. 253, Band 82, S. 24, 36, 45). Zu einem engern Wettbewerb hatte die Kirchenpflege ausser den beiden im ersten Wettbewerb in 1. und 2. Rang gestellten Architekten K. Egender und G. Bachmann die Architekten Gebr. Bräm, Kündig & Oetiker und Alb. Maurer (i. Fa. Vogelsanger & Maurer) eingeladen. Die Beurteilung geschah durch die gleiche Jury (Arch. Prof. K. Moser, Prof. H. Bernoulli und Stadtbaumeister H. Herter), und auch Bauprogramm und Bauplatz waren unverändert beibehalten worden. Das Urteil ist folgendes:

- |         |                                                  |
|---------|--------------------------------------------------|
| 1. Rang | { Entwurf von Architekt Alb. Maurer, Rüschlikon. |
| 2. „    | „ der Architekten Kündig & Oetiker, Zürich.      |
| 3. „    | „ von Architekt K. Egender, Zürich.              |
| 4. „    | „ der Architekten Gebr. Bräm, Zürich.            |
|         | „ von Architekt G. Bachmann, Zürich.             |

Das Preisgericht stellt gegenüber dem Wettbewerb vom Mai 1923 einen *bedeutenden Fortschritt* fest; immerhin gibt es noch eine Wegleitung für die endgültige Ausarbeitung, für die es einen der beiden in 1. Rang gestellten Verfasser empfiehlt. Bemerkenswert im Hinblick auf die anlässlich des ersten Wettbewerbs zutage getretenen, grundsätzlich verschiedenen Auffassungen ist, dass alle fünf Entwürfe, entsprechend dem heterogenen Bauprogramm, *unsymmetrische, gruppierte Anlagen* zeigen.

Inzwischen hat die Kirchenpflege dem Arch. Alb. Maurer (i. Fa. Vogelsanger & Maurer) den Auftrag zur Ausarbeitung des Bauprojektes erteilt. Damit dürfte dieser nicht in allen Teilen erfreulich verlaufene Wettbewerb schliesslich doch zu befriedigendem Abschluss gebracht sein.

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

**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: Sehnau 23.75 — Telegramme: INGENIEUR ZÜRICH

Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. Einschreibgebühr 5 Fr.

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

Es sind noch offen die Stellen: 789a, 796, 799a, 800, 802, 804a, 806a, 808, 809, 813, 817, 819, 820, 821, 823, 824, 825, 829, 830, 831, 832, 835, 837, 838, 839, 840, 841, 842.

Jüngerer, deutschsprechender *Maschinentechniker* als Betriebs-leiter einer Maschinenfabrik der deutschen Schweiz; wenn möglich auch französ. und ital. (Gelegentl. Vertretung des Direktors). (844)

*Chef de chantier* pour diriger travaux de conduites d'eau, adduction et distribution dans les communes, en outre installations à domicile. Emploi durable (France). (849)

*Maschinentechniker* mit Erfahrung in Baggermaschinen und Baukränen, für sofort, event. als Nebenbeschäftigung (Berechnung und Konstruktion einer neuen Verlademaschine). Zürich. (850)

Tüchtiger *Heizungs-Techniker* oder jüngerer *Ingenieur* für Zentralheizungsfabrik (Kanton Zürich). (852)

Tüchtiger, erfahrener *Betriebsleiter*, speziell in Speiseöl-Erzeugung bewandert (Jugoslawien). (854)

<sup>1)</sup> Vergl. Beschreibung in der „E. T. Z.“ vom 6. März 1924.