

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 95/96 (1930)
Heft: 4

Nachruf: Girsberger, Joh. Emil

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: 18.05.2025

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

Gartenplatten in Sand und Kies verlegt. Die übrigen Zwischendecken und das nicht begehbbare Flachdach haben Holzgebälk, als Dachhaut dient doppelt bekieste Papplage über Holzschalung. In den Wirtschaftsräumen sind die Böden mit Plättchen belegt, sonst durchwegs mit eichenen und buchenen Riemen. Das Glasdach an der Südostecke ist nach System Scherrer kittlos mit Drahtrohglas belegt. Die doppelt verglasten Holzfenster sind von aussen angeschlagen, z. T. vergittert, z. T. mit seitlich in C-Schienen laufenden Läden aus Rolljalousiepanzer versehen. Die grossen Erdgeschossfenster gegen den Garten haben Spiegelglas, in Eisenrahmen fest verglast, mit einem Schiebeflügel, Konstruktion III; dazu Rolljalousien in aussenliegenden Kästen (siehe Abb. 4, Seite 46).

Innen wie aussen ist das in Haus in gelblichen und hellgrauen Tönen von ungewöhnlicher Feinheit gehalten. Der Hausgang hat gelblich gestrichenen Abrieb und grauen Läufer, die Wohnzimmer sind mit einer Beige-Ingrain-Raufasertapete versehen, alle Schlafzimmer mit unigeblicher Salubratapete. Einzig der Terrassenraum im Dachstock ist in kräftigem, stumpfen Blau und Braunrot gestrichen. Fast alle Möbel sind neu, in Nussbaum spritzlackiert, nach vorhandenen Modellen des Architekten.

P. M.

NEKROLOGE.

Carl Müller. Ein arbeitsreiches Leben hat mit dem Tod des in weiten technischen Kreisen bekannten Maschineningenieurs Carl Müller seinen Abschluss gefunden. Müller stammte aus Winterthur, wo er am 5. Februar 1861 geboren wurde. Nach Absolvierung des Gymnasiums machte er eine zweijährige Lehre in der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur durch, um sodann von 1880 bis 1883 an der Mechanisch-Technischen Abteilung des Eidgen. Polytechnikums zu studieren. Nach vier Jahren weiterer Tätigkeit in verschiedenen Abteilungen der genannten Fabrik finden wir ihn von 1887 bis 1891 nacheinander bei der Bahn Tramelan-Tavannes, der Birsigtalbahn und der Bahn Landquart-Davos. Hierauf trat Carl Müller in den Dienst der Nordostbahn und später der Schweizerischen Bundesbahnen, die ihn im Jahre 1909 zum Vorstand der Werkstätte Zürich ernannten. Viel Arbeit brachte ihm die Stelle durch den Bau und die Einrichtung der neuen Reparatur-Werkstätten. Im Jahre 1915 erfolgte seine Versetzung nach Freiburg, wo er die S.B.B.-Werkstätten bis zu deren Aufhebung im Jahre 1925 leitete, um dann, nach nahezu 34 Dienstjahren, in den wohlverdienten Ruhestand zu treten. Seither lebte er in Zürich, wo er, nach langer, schwerer Krankheit am 7. Juni sanft entschlafen ist.

Mit Carl Müller ist ein wegen seines freundlichen Wesens und seiner Aufrichtigkeit stets geachteter und geschätzter Kollege aus unserer Mitte geschieden. Auch über den Tod hinaus werden alle, die ihn kannten, ihm ein treues Andenken bewahren.

† **Joh. Girsberger**, seit 1893 Kulturingenieur des Kantons Zürich, Geniechef der 5. Division, ist am 16. Juli im Alter von 59 Jahren einem Schlaganfall erlegen. Nachruf und Bild werden folgen.

MITTEILUNGEN.

Schweizerische Starkstrom-Kontrolle. Dem Jahresbericht der Technischen Prüfanstalten des S.E.V. und des V.S.E. für 1929 entnehmen wir die folgenden Angaben über die Tätigkeit des Starkstrominspektorates. Als *Vereinsinspektorat* hat es insgesamt 1064 (im Vorjahre 1010) Inspektionen vorgenommen, wovon 511 (498) Inspektionen auf Elektrizitätswerke und 553 (512) Inspektionen auf Einzelanlagen entfallen. Diese Ausdehnung der Inspektionstätigkeit bei Abonnenten war infolge Vermehrung des Inspektionspersonals möglich. Als Ergebnis der Kontrolle kann im allgemeinen wiederum

festgestellt werden, dass der Zustand der kontrollierten Werkanlagen im grossen und ganzen ein guter war und dass sich auch hinsichtlich der Hausinstallationen die Verhältnisse bessern. Die Anpassung an die neuen Hausinstallationsvorschriften macht sichtliche Fortschritte. Es bedarf aber weiterhin besonderer Anstrengungen der Kontrollorgane, um den neuen Vorschriften allgemeine Gültigkeit zu erwirken. — Auch als *eidg. Kontrollstelle* hatte das Inspektorat im Berichtjahre vermehrte Arbeit zu leisten. Insgesamt wurden 2277 (Vorjahr 2152) Vorlagen eingereicht. Von diesen Vorlagen be-

zogen sich 1542 (1492) auf Leitungen und 735 (660) auf Maschinen-, Transformatoren- und Schaltanlagen. Unter den Vorlagen für Leitungen befanden sich 627 (580) für Hochspannungsleitungen und 24 (30) für Tragwerke besonderer Konstruktion. Dabei ist namentlich festzustellen, dass die Vorlagen für Hochspannungsleitungen sowohl gegenüber dem Vorjahre als auch gegenüber früheren Jahren eine wesentlich grössere Leitungslänge aufwiesen. Die gesamte Stranglänge der eingereichten Hochspannungsleitungsprojekte betrug 758 (459) km. Im Gegensatz zu der starken Zunahme der Hochspannungsvorlagen ist die Anzahl der Anzeigen für neue Niederspannungsleitungen fast gleich geblieben wie im Vorjahre. Es sind dafür 891 (882) Anzeigen eingegangen. Von den Vorlagen für Maschinen- und Schaltanlagen bezogen sich 28 (11) auf neue Kraftwerke oder Erweiterungen von solchen, 54 (55) auf Hochspannungsschaltanlagen, 10 (12) auf Hochspannungsmotoren und Umformergruppen, 611 (531) auf Transformatorenstationen und 32 (51) auf andere vorlagepflichtige Maschinenanlagen. Der grössere Eingang an Vorlagen verursachte dem Inspektorat als eidgenössische Aufsichtsstelle auch eine vermehrte Kontrolltätigkeit. Es wurden 1088

(943) Inspektionen von Starkstromanlagen vorgenommen, worunter 241 (205) unabhängig von Planvorlagen. Ausserdem waren 140 (147) Augenscheine für die Beurteilung der örtlichen Verhältnisse vor Genehmigung der Planvorlagen erforderlich und endlich kamen noch 112 (112) Unfallerhebungen und 6 (12) besondere Inspektionen von Messeinrichtungen für die Kontrolle der zur Ausfuhr bestimmten elektrischen Energie hinzu.

Europa-Rundflug für Sportflugzeuge. Die Absicht, die diesem, letztes Jahr zum ersten Mal¹⁾ ausgetragenen Wettbewerb zu Grunde liegt, ist die Schaffung eines allgemein brauchbaren und billigen Touristik-Flugzeuges, das aber gleichzeitig den modernen Anforderungen an Geschwindigkeit, Zuverlässigkeit, Bequemlichkeit und Wirtschaftlichkeit entspricht. Es nehmen Flugzeuge bis 400 kg und solche bis 280 kg Höchstgewicht daran teil. Der Wettbewerb zerfällt wiederum in den eigentlichen Rundflug und die technische Prüfung, die aber im Gegensatz zum letzten Jahre nicht vor, sondern nach dem Rundflug stattfinden soll. Der diesjährige Flug hat letzten Sonntag begonnen. Er führt von Berlin-Tempelhof aus über Braunschweig (202 km), Frankfurt (273 km), Reims (349 km), Calais (240 km), London (137 km), Bristol (174 km), Calais (310 km), Paris (241 km), Poitiers (289 km), Pau (366 km), Saragossa (193 km), Madrid (280 km), Sevilla (387 km), Albacete (411 km), Barcelona (420 km), Nîmes (339 km), Lyon (216 km), Lausanne (158 km), Bern (80 km), München (338 km), Wien (368 km), Prag (260 km), Breslau (205 km), Krakau (245 km), Warschau (252 km), Königsberg (281 km), Danzig (133 km), zurück nach Berlin (406 km). Die gesamte Flugstrecke misst 7560 km. Nach der Ausschreibung muss jeder Teilnehmer täglich wenigstens eine Etappe fliegen und die Nächte auf den Zwangslandeplätzen zubringen, wenn er nicht ausscheiden oder Strafpunkte erhalten will. Es steht aber dem Piloten völlig frei, die Strecke in acht oder zwölf Tagen zu durchfliegen. Der Wettbewerb soll kein Rennen sein, sondern eine Zuverlässigkeitsprüfung. Es ist denn auch nicht allein die Geschwindigkeit für die Endbewertung massgebend, sondern auch die technische Nachprüfung. Diese soll in der Zeit vom 1. bis 7. August in Staaken stattfinden. Sie wird

¹⁾ Siehe Band 94, Seite 73 (10. August 1929).



CARL MÜLLER

MASCHINEN-INGENIEUR

5. Febr. 1861

7. Juni 1930