

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

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: 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

sich auf Brennstoffverbrauch, Start- und Lande-Eigenschaften, Auf- und Abmontage der Flugzeuge, Einrichtungen für Feuerschutz, Doppelsteuerung, Bequemlichkeit für Führer und Begleiter, Fallschirme usw. beziehen. Erst nach Erledigung dieser Prüfung wird die Wertungskommission zusammentreten und die erreichte Punktzahl eines jeden einzelnen Bewerbers zusammenstellen. — Für den Rundflug hatten sich 101 Flieger angemeldet, von denen aber nur 60 gestartet sind. Davon sind 30 Deutsche, 12 Polen, 7 Engländer, 6 Franzosen, 3 Spanier und 2 Schweizer (Pierroz und Kolp).

Schweizerischer Autostrassenverein. Unter dem Vorsitz des Vereinspräsidenten Regierungsrat Wenk (Basel) trat am 7. Juli der Schweizerische Autostrassenverein in Basel zu seiner diesjährigen, von etwa 50 Mitgliedern aus verschiedenen Teilen des Landes besuchten Tagung zusammen. Der Vorsitzende wies in seiner Begrüssung darauf hin, dass die vom Verein propagierten Bestrebungen in der Schweiz auf guten Boden gefallen sind. Die Autostrassenprojekte Bern-Thun, Basel-Zürich, sowie die Autostrassenpläne am linken Ufer des Vierwaldstättersees und am Wallensee beweisen, dass die Idee der Errichtung von Autostrassen auch in der Schweiz Boden gefasst hat. Das Projekt der Hafraba (Autostrasse Hamburg-Frankfurt-Basel-Italien) kam in der abgelaufenen Berichtsperiode nicht wesentlich weiter, da sich wegen der Frage der Gebührenerhebung staatsrechtliche Schwierigkeiten erhoben haben. Nach der reichsdeutschen Gesetzgebung dürfen für die Benützung öffentlicher Strassen keine Gebühren erhoben werden. Wie man auf der Konferenz in Baden-Baden vernahm, dürfte es jedoch möglich sein, in das bevorstehende Reichsfinanzausgleichsgesetz eine Bestimmung aufzunehmen, wonach auf den von Privaten errichteten Autostrassen Gebühren erhoben werden können. In Deutschland werden u. a. weitere Autostrassen zwischen Köln und Bonn sowie Mannheim und Heidelberg geplant. — Den Ergänzungsvorschlägen in den Vorstand, die eine Vertretung der Oberpostdirektion und der Ortsverbände ermöglichen sollen, wurde zugestimmt. Darauf sprachen Dr. Nyffeler (Bern) über die Autostrasse Bern-Thun und Dr. Ing. H. Bertschinger (Zürich) über die Autostrasse Basel-Zürich. Die Versammlung fasste nach Anhörung des Referates Dr. Nyffeler mit allen Stimmen bei drei Enthaltungen folgende Resolution: „Der Schweizerische Autostrassenverein begrüsst die wertvollen Arbeiten des Initiativkomitee für die projektierten Autostrassen als im öffentlichen Interesse liegend. Er sieht in diesen Projekten eine bedeutsame Förderung seiner Bestrebungen und ist überzeugt, dass eine Bekämpfung des Projektes sich im Sinne der Schädigung der internationalen Verkehrsinteressen und des Ansehens der Schweiz als Verkehrsland auswirken müsste.“

XII. Internationaler Architektenkongress 1930. Ueber diesen Kongress, der von 6. bis 14. September stattfinden wird, haben wir auf Seite 229 letzten Bandes bereits einiges berichtet. Ausser den Fachsitzungen über die dort mitgeteilten fünf Verhandlungsgegenstände sind noch allgemeine Vorträge angemeldet, und zwar von Arch. Fritz Höger (Hamburg): „Der deutsche Baustil der Gegenwart unter besonderer Berücksichtigung der Backsteinkunst“; von Direktor N. M. Balanos vom griechischen Unterrichtsministerium: „Neuere Aufnahmen und Wahrnehmungen an der Akropolis“; von Paul Ligeti: „Durch die Kunstgeschichte zur neuen Architektur (Ueber die kulturgeschichtliche Bedeutung der architektonischen Bewegung unserer Tage)“ und von George Oakley Tottens: „Die künftige Gestaltung der Stadt Washington“. Anmeldungen sind bis 25. August an das Kongressbureau im Vereinshaus des Ungarischen Ingenieur- und Architekten-Verein, Budapest IV, Reáltonada-Utca 13/15, erbeten. Die Teilnehmergebühr beträgt für Ausländer 30 Pengö (etwa 27 Fr.), für ihre Familienmitglieder 20 Pengö. Auf den Linien der Ungar. Staatsbahnen geniessen die Teilnehmer vom 5. bis 16. September eine Fahrpreismässigung von 50%.

Eidgen. Technische Hochschule. Doktorpromotion. Die E. T. H. hat folgenden Herren die Doktorwürde verliehen: a) der *technischen Wissenschaften* Werner Lattmann, dipl. Ingenieur-Chemiker, aus Nürensdorf (Zürich), [Dissertation: Konstitution und Reaktionsweise der Arylzyklohexanolone (Untersuchungen über synthetische Möglichkeiten in der Morphinreihe)], und Fritz Stüssi, dipl. Ingenieur, aus Glarus und Wädenswil (Zürich), [Dissertation: Sicherheit statisch unbestimmter Fachwerke bei Veränderung einzelner Stabquerschnitte, Anwendung auf die Verstärkung von Fachwerkträgern]; b) der *Naturwissenschaften* August Wick, dipl. Fachlehrer in Naturwissenschaften, aus Niederbüren (St. Gallen), [Dissertation:

Farbstoffe der Cyaninreihe aus orthosubstituierten Chinaldinen] und Erwin Wieser, Eidg. dipl. Lebensmittelchemiker, aus Zürich, [Dissertation: Beiträge zur Metzgerei- und Fleischhygiene in der Schweiz].

Schweizer. Gesellschaft für Kulturtechnik. Am 12. und 13. Juli fand in Neuenburg die XXVII. Konferenz der schweizer. beamteten Kulturingenieure statt. Nach Besichtigung einiger Bodenverbesserungen im Val-de-Ruz und im Tale von La Sagne versammelten sich die Teilnehmer, etwa 50 an der Zahl, im Grossratsaal zur Erledigung der ordentlichen Geschäfte. Im Anschluss an diese Konferenz schritt die Versammlung zur Gründung der „Schweizerischen Gesellschaft für Kulturtechnik“, die nicht nur die kulturtechnischen Fachleute, sondern alle physischen und juristischen Personen, die ein Interesse an der Kulturtechnik haben, vereinigen will. Als Präsident der neuen Gesellschaft wurde Kulturingenieur Jos. Wey in Neuenburg gewählt, als Sekretär Dr. Ing. H. Fluck.

WETTBEWERBE.

Zweite Aarebrücke in Aarau. Der Gemeinderat Aarau veranstaltet einen Wettbewerb für die Wahl der Brückenstelle mit generellem Projekt für eine zweite Aarebrücke in Aarau. Teilnahmeberechtigt sind die seit dem 1. Januar 1929 im Kanton Aargau und den angrenzenden Kantonen Zürich, Zug, Luzern, Bern, Solothurn, Baselland und Baselstadt niedergelassenen Fachleute. Eingabetermin ist der 1. März 1931. Das Preisgericht besteht aus den Herren Stadtmann H. Hässig als Präsident, den Ingenieuren Max Schnyder (Burgdorf), F. Steiner (Bern) und Kantonsingenieur E. Wydler (Aarau), ferner K. Hippenmeier, Chef des Bebauungsplanbureau der Stadt Zürich. Ersatzmänner sind Ingenieur E. Schuler (Zürich) und A. Bodmer (Winterthur). Zur Prämiiierung von höchstens fünf Projekten steht dem Preisgericht eine Summe von 12 000 Fr. zur Verfügung, dazu 2000 Fr. für zwei oder drei Ankäufe. Verlangt werden: Uebersichtsplan 1:5000, Ueberbauungspläne 1:1000, vollständiges Brückenprojekt, Kostenberechnung und Erläuterungsbericht. Begehren um Aufschluss über einzelne Programmbestimmungen sind bis Ende September 1930 einzureichen. Programm und Unterlagen gegen Hinterlegung von 50 Fr. bei der Städt. Bauverwaltung in Aarau.

Schlachthaus Aarau. Zur Erlangung von Entwürfen für den Neubau eines Schlachthauses eröffnet der Gemeinderat Aarau einen Wettbewerb unter den im Kanton verbürgerten oder seit mindestens einem Jahr niedergelassenen Fachleuten. Als Einlieferungstermin ist der 31. Oktober 1930 festgesetzt. Dem Preisgericht gehören an Stadtmann H. Hässig als Präsident, die Architekten Stadtbaumeister F. Hiller (Bern), Kantonsbaumeister Th. Hünerwadel (Basel) und Hochbauinspektor G. Korrodi (Zürich), ferner Kantonstierarzt G. Schenker (Aarau). Ersatzmann ist Stadting. E. Keller (Rorschach). Zur Prämiiierung von drei oder vier Entwürfen ist eine Summe von 7500 Fr. ausgesetzt, ferner 1000 Fr. für allfällige Ankäufe. Für den Fall, dass die Bearbeitung der Pläne und die Bauleitung nicht dem ersten Preisträger übertragen wird, erhält dieser eine Entschädigung von 1500 Fr. Verlangt werden: Lagepläne 1:500 und 1:200, alle Grundrisse und Fassaden, sowie die nötigen Schnitte 1:200, kubische Berechnung und Erläuterungsbericht. Programm und Unterlagen können gegen Hinterlegung von 10 Fr. bei der städtischen Bauverwaltung in Aarau bezogen werden.

Bebauung der „Egg“ in Zürich-Wollishofen (Band 95, Sniten 97 und 244). Zu diesem Wettbewerb sind 38 Entwürfe eingegangen. Es wurden prämiert:

- I. Preis (3500 Fr.): Franz Stephan Hüttenmoser, Arch., Zürich.
- II. Preis (2800 Fr.): Laubi & Bosshard, Arch., Zürich, und O. Froebels Erben, Gartenarchitekten, Zürich.
- III. Preis (2400 Fr.): Gebr. Bräm, Arch., Zürich.
- IV. Preis (1800 Fr.): Gebr. Mertens, Gartenarchitekten, Zürich.
- V. Preis (1500 Fr.): J. Schütz & E. Bosshard, Arch., Zürich.

Das Preisgericht empfiehlt ferner den Ankauf zum Preise von je 1000 Fr. der Entwürfe der Architekten Kessler & Peter, Zürich, und A. Reinhardt & H. Landolt, Zürich.

Das Preisgericht ist einstimmig der Auffassung, dass die weitere Bearbeitung des Projektes für die öffentliche Anlage und die Kirche im Interesse einheitlicher Ausgestaltung dem Verfasser des erstprämierten Entwurfes anvertraut werden könnte.

Sämtliche Entwürfe sind bis und mit 6. August in der Turnhalle des Schulhauses an der Kilchbergstrasse ausgestellt, wo sie täglich von 10 bis 12 h und 14 bis 17 h besichtigt werden können