

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 99/100 (1932)  
**Heft:** 20

## 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:** 01.04.2025

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

eidg. Oberbauinspektorat in ihrer Tätigkeit unterstützt werden. Aus diesen Gründen hat daher letztgenanntes seinerzeit Ihre Baudirektion ersucht, mit der Leitung der dortigen grossen Verbauungswerke eine vom Kanton zu bestellende Baukommission zu betrauen und die Bauten, deren sachgemässe und wirtschaftliche Ausführung es erheischt, fortlaufend an Ort und Stelle durch einen ihrer technischen Beamten beaufsichtigen zu lassen, die gegenüber dem Kanton und Bund die Verantwortung zu tragen haben. Wir möchten hier festlegen, dass das Verlangen für die Einsetzung fraglicher Baukommissionen von den Organen des Bundes ausgegangen ist, um zu erreichen, dass, wie in anderen Kantonen, die Regierung alle vom Bund subventionierten Arbeiten organisiert und in bestem Sinne überwachen lässt. — Diese Ueberwachung ist nun für Obwalden von dessen Baudirektion dem Kantonsingenieur O. Seiler übertragen worden, der somit in Wahrnehmung der öffentlichen Interessen nur seine Pflicht tut. Zudem ist Herr Seiler auf dem Gebiet der gerade für Obwalden äusserst wichtigen Wildbachverbauungen, dank seiner reichen Erfahrung, ein Fachmann allerersten Ranges, wie wir solche in der Schweiz nur ganz vereinzelt besitzen.

Aber alle diese Rechtfertigungen und Ermahnungen haben an der Landsgemeinde nichts genützt. Es raste der See und wollte sein Opfer haben! — Die Allgemeinheit aber, insbesondere die technische Fachwelt hat ein Interesse, über diese für unsere demokratischen Einrichtungen wenig ehrenvolle Angelegenheit gehörig aufgeklärt zu werden. Wir glauben im Namen der schweizerischen Technikerschaft den dringenden Wunsch nach raschster Rehabilitation des unverdientermassen abgesetzten Kantonsingenieurs aussprechen zu dürfen. Es hat die schweizerischen Fachkreise schmerzlich berührt, dass in unserm Lande ein durch einfache Leidenschaften getriebener Volksentscheid imstande war, ein derartiges Unrecht zu begehen. Red.

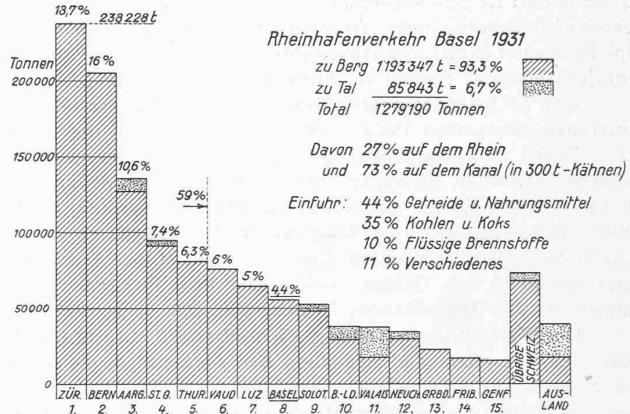
**MITTEILUNGEN.**

**Vollbahn-Elektrifizierung in England.** Wie bekannt, wurde 1921 für die Vollbahn-Elektrifizierung in England das Gleichstromsystem vom Transport-Ministerium als Normalsystem proklamiert und als Spannungsnorm 1500 V festgesetzt. Als 1927 noch keine neue Elektrifizierung nach dieser Norm erfolgt war, wurde neuerdings eine Studienkommission eingesetzt, die 1928 die Schlussfolgerungen der Kommission von 1920 (vergleiche Seite 251 von Band 76, 27. Nov. 1920) im wesentlichen bestätigte, also Gleichstrom mit 1500 V als Hauptspannung und mit 750 V als Nebenspannung empfahl. Seit 1915 gab es zwar in England zwischen Schildon und Newport schon eine Gleichstrombahn mit 1500 V, die aber nur dem Kohlentransport dient, während alle andern Gleichstrombahnbetriebe nur mit Spannungen bis zu 750 V arbeiten. Vor kurzem ist nun das Normalsystem mit 1500 V Gleichstrom erstmals auf einem englischen Vollbahnbetrieb eingerichtet worden und zwar auf der von Manchester (South Junction) nach Altrincham führenden Gemeinschaftstrecke der „London Midland Railway“ und der „London and North Eastern Railway“. Diese Strecke hat zwar nur 14,5 km Bahnlänge, aber 45 km Geleiselänge, sowie zehn Zwischenstationen. Der Energieversorgung dienen zwei Umformerstationen für die Umwandlung von Drehstrom auf Gleichstrom, von denen die eine rotierende Umformer, die andere den ersten in England zur Bahnversorgung verwendeten Quecksilberdampf-Gleichrichter aufweist. Die oberirdische Fahrleitung in Kettenaufhängung ist bemerkenswert durch den in zwei Kontaktleitungen und in zwei Tragseilen untergebrachten grossen Kupferquerschnitt von rund 550 mm<sup>2</sup>. Das dem elektrischen Betriebe dienende Rollmaterial umfasst 24 Motorwagen, 22 Wagen mit Zugführungskabinen und 22 normale Personen-Anhängewagen. Die normale Zugbildung verwendet drei Wagen, je einen der drei Kategorien. Die Ausrüstung der Motorwagen umfasst je vier Motoren zu je 330 PS, zwecks Erreichung von Fahrgeschwindigkeiten bis 110 km/h, wofür wegen der vielen Stationen Anfahrbeschleunigungen von 0,64 m/sec<sup>2</sup> erforderlich sind. Für die Zugsteuerung wird das elektropneumatische System der Maschinenfabrik Oerlikon verwendet.

**Basler Rheinhafenverkehr.** Wie aus der nachstehenden Zusammenstellung des Schifffahrtsamtes Basel über den Güterumschlag im April 1932 ersichtlich ist, hat im Monat April die Förderung bergwärts auf dem Rhein-Rhone-Kanal zum ersten Mal die 100 000 t überschritten; die bisher höchste Tonnenzahl wurde

im Oktober letzten Jahres mit 94 273 t erreicht, die höchste Tonnenzahl bergwärts auf dem Rhein im September 1927 mit 108 254 t.

Schifffahrtsperiode	1932			1931		
	Bergfahrt	Talfahrt	Total	Bergfahrt	Talfahrt	Total
April . . . .	t	t	t	t	t	t
Davon Rhein	111 527	4 878	116 405	84 351	6 607	90 958
Kanal	—	1 226	1 226	5 389	6 346	11 735
Januar bis April	111 527	3 652	115 179	78 962	261	79 223
Davon Rhein	292 122	16 269	304 391	296 897	18 780	315 677
Kanal	—	3 124	3 124	13 257	11 576	24 833
	292 122	13 145	301 267	283 640	7 204	290 844



Beistehend geben wir noch eine grafische Zusammenstellung, die über die Beteiligung der einzelnen Kantone an der Rheinschifffahrt und über die Art der beförderten Güter Auskunft gibt. Es geht daraus hervor, dass  $\frac{3}{5}$  der Basler Schifffgüter in die Kantone Zürich, Bern, Aargau, St. Gallen und Thurgau weiterreisen, dass Basel selbst mit bloss 4,4% an seinem Rheinhafenverkehr beteiligt ist, dass somit die Rheinschifffahrt nach Basel eine eminent gesamtschweizerische Angelegenheit ist. Dass  $\frac{3}{4}$  unseres Rheinhafenverkehrs im letzten Jahre in den kleinen, handlichen, grösstenteils motorisierten Kanalkähnen des alten Hünigerkanals sich abwickeln, erscheint ebenfalls bemerkenswert. — Schliesslich sei in der Chronik der schweizerischen Rheinschifffahrtentwicklung der Tag des 3. Mai festgehalten, an dem zum ersten Mal ein grosser Basler Rheinkahn die Kembser Schleuse durchfahren und damit dieses oberste neue Stück der Wasserstrasse betriebsmässig eröffnet hat.

**Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr.** Nachdem vor einigen Jahren ein erster bezüglicher Gesetzesentwurf vom Volke verworfen worden war und nun nach langen, mühsamen Beratungen die eidgenössischen Räte sich auf den vorliegenden Text (vollinhaltlich wiedergegeben u. a. in der Zeitschrift „Der Motorlastwagen“ vom 10. April) geeinigt haben, konnte man endlich auf das Inkrafttreten der dringend notwendigen zeitgemässen Regelung der Materie hoffen. Wenn auch naturgemäss ein Gesetz, das die mannigfachen Spielarten von Strassenbenützern — von denen jeder auf seine eigene Weise am Strassenverkehr interessiert ist — gleichzeitig und gleichermaßen befriedigen soll, unmöglich in jedem Punkte jedem entsprechen kann, so darf doch der Vorlage zugestimmt werden, dass sie diesem Ideal so gut wie eben möglich nahe gekommen ist. Es ist diese bestmögliche Annäherung an die Ideallösung unter komplizierten Bedingungen so sehr ein Grundbegriff technischen Denkens, dass wir uns wundern, gerade einen Ingenieur an der Spitze einer gesetzesgegnerischen Referendumsinitiative zu finden, der seine Gegnerschaft vor allem auf den rechtlichen Punkt der Kausalhaftung stützt, die „zu hohe“ Versicherungsprämien nach sich ziehen sollte. Seiner Aktion scheint jedoch, wie einem Aufruf im „Journal de Genève“ vom 8. Mai zu entnehmen, der finanzielle Untergrund zu fehlen, und da alle grossen Interessenten-Verbände dem Gesetze zustimmen, ist für die Gegnerschaft auch von dieser Seite keine Unterstützung zu erwarten. Es ist im Gegenteil zu hoffen, das Referendum werde nicht zustande kommen, und wir möchten unsererseits, vom Standpunkt des Verkehrstechnikers aus, den technischen Fachkreisen wie der gesamten Leserschaft der „S.B.Z.“ die Unterzeichnung der Referendums-Initiative dringend abraten.

**Eidgenössische Technische Hochschule. Doktorpromotion.** Die E.T.H. hat folgenden Herren die Doktorwürde verliehen: a) der *technischen Wissenschaften*: Eduard Bernasconi, dipl. Ing.-Chemiker aus Torricella (Tessin), [Dissertation: Zur Kenntnis der blauen Schwefelfarbstoffe]; Efim Bindler, dipl. Elektroingenieur aus Lodz (Polen), [Dissertation: Die kompensierte Einphasenasynchronmaschine]; Werner Brunner, dipl. Maschineningenieur aus Zürich, [Dissertation: Messungen an einem Bewegungsapparat verglichen mit typischen Arbeitsgewohnungen. Versuch zur messbaren Erfassung gewisser Charaktereigenschaften]; Eugen Bürgin, dipl. Ing.-Chemiker aus Schaffhausen, [Dissertation: Becquereleffekte am Zinkoxyd]; Ernest Locher, dipl. Ing.-Agronom aus Hasle (Bern), [Dissertation: La culture caféière dans l'Etat de São Paulo combinée avec la sériciculture]; b) der *Naturwissenschaften*: Walter Hämmerle, dipl. Fachlehrer in Naturwissenschaften aus Oberhelfenswil (St. Gallen), [Dissertation: Beitrag zur Kenntnis der Sapogenine].

**Der 5. Internationale Kongress für wissenschaftliche Betriebsorganisation** findet vom 18. bis 23. Juli in Amsterdam statt. Zweck des Kongresses wird sein, in erster Linie eine eingehende Diskussion anzuregen über die eingesandten Referate, die im Laufe dieses Monats sämtlichen Teilnehmern zugestellt werden sollen. Ausserdem wird der Kongress der Propaganda für wissenschaftliche Arbeitsorganisation dienen. Der Preis der Teilnehmerkarte beträgt 15 holl. Gulden. Das ausführliche Programm ist erhältlich bei der Geschäftsstelle, Heerengracht 209, Amsterdam C.

**Die Werkbundausststellung „Wohnbedarf“ Stuttgart 1932** setzt sich vor allem die Sammlung der einfachen, täglichen Gebrauchsgeräte in ihren reifsten, best durchgearbeiteten Formen zum Ziel. Die Namen der leitenden Persönlichkeiten bieten Gewähr für strenge Auswahl: G. Stotz, Dr. Gretsche, Prof. Schneck, L. Hilbersheimer, Lili Reich, Georg Schmidt (Basel). Der österreichische, schwedische, englische und schweizerische Werkbund arbeiten mit. Die Ausstellung dauert vom 13. Mai bis zum 3. Juli.

**Die telephonischen und telegraphischen Einrichtungen für die Abrüstungskonferenz in Genf** sind eingehend dargestellt in den „Technischen Mitteilungen“ der schweizerischen Telephon- und Telegraphen-Verwaltung vom 1. Februar 1932.

**„Sonne, Luft und Haus für Alle“** ist eine volkstümliche Berliner Ausstellungsveranstaltung, die vom 14. Mai bis 7. August Weekendhäuser, und alles was zu ihrem Betrieb gehört, für das grosse Publikum aufgemacht darbietet.

**Ein Kurs über Schneidstähle für den heutigen Betrieb** wird am 21. Mai vormittags vom Betriebswissenschaftlichen Institut an der E.T.H. veranstaltet. Das ausführliche Programm kann bei diesem Institut bezogen werden.

## NEKROLOGE.

† **Paul Schmutz.** Am 16. März ist Ingenieur Paul Schmutz-Demeyriez, im Alter von 59 Jahren, einem Automobilunfall zum Opfer gefallen. Schmutz stammte aus Bas-Vully (Freiburg) und wurde am 31. März 1873 geboren. Nach Absolvierung der Ingenieurschule an der E.T.H., von 1893 bis 1897, verbrachte er zuerst einige Jahre bei Bauunternehmungen in Frankreich und in der Westschweiz. Von 1905 bis 1908 wirkte er sodann als Bauleiter für das Kraftwerk Montcherand der Cie. Vaudoise des Forces motrices du Lac de Joux et de l'Orbe, und ging darauf zum Kraftwerk Brusio über, wo er zuerst als Adjunkt des Direktors, seit 1911 als Direktor tätig war. Seit 1920 lebte er in Genf. Bezüglich näherer Einzelheiten über seinen Lebenslauf verweisen wir auf den warmen Nachruf nebst Bild im „Bulletin technique de la Suisse romande“ vom 16. April.

## LITERATUR.

**Die Reisekarte des Kantons Zürich** von Prof. Ed. Imhof, besprochen an gleicher Stelle in letzter Nummer, ist, wie schon aus der Angabe der Blattgrösse hervorgeht, nicht 1 : 500 000 (ein Druckfehler!) sondern *im Masstab 1 : 150 000* gezeichnet.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten.

**Vermittlungsstelle für den Technisch-Wissenschaftlichen Quellennachweis des Deutschen Verbandes Technisch-wissenschaftlicher Vereine E. V.** (Übersicht nach dem Stande vom 1. Mai 1931). Berlin 1931, zu beziehen durch die VDI-Buchhandlung. Preis geh. M. 0,75.

**Die geologische Lage der Kraftwerke am Oberrhein.** Von *Walter Hotz* und *August Buxtorf*. Mit 2 Tafeln und 1 Textfigur. Sonderabdruck aus „*Eclogae Helvetiae*“. Basel 1931, Verlag von Emil Birkhäuser & Cie.

**Die Hochspannungsfreileitung, ihr Durchhang, ihre Stützpunkte, ihre Fundierung und deren Berechnung.** Von *Karl Stöckinger* †, Ingenieur. Mit 114 Abb. und 18 Tabellen. Berlin 1931, Verlag von Julius Springer. Preis geh. M. 10,50.

Für den vorstehenden Text-Teil verantwortlich die REDAKTION: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL, Dianastrasse 5, Zürich.

## MITTEILUNGEN DER VEREINE.

### S.I.A. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein. Erklärung des Central-Comité.

*Betrifft: Beschwerde Architekt H. Müller (Thalwil) contra Ingenieur G. Thurnherr (Zürich).*

Das Central-Comité hat sich auf Antrag der Sektion Zürich mit dem Streitfall zwischen den Herren Architekt Müller und Ingenieur Thurnherr wegen der Rekonstruktion eines Bauteiles in armiertem Beton im Volkshaus in Thalwil beschäftigt und ist nach dem Studium der Akten und nach Anhörung der beiden Kollegen zu folgender Stellungnahme gelangt:

Bei den Verhandlungen zwischen Herrn Müller und Herrn Thurnherr über eine Träger-Rekonstruktion hat der erstgenannte den andern beleidigt. Herr Müller wurde daraufhin von Herrn Thurnherr beim Bezirksgericht Horgen wegen Verleumdung und Beschimpfung eingeklagt und der letztgenannte schuldig gesprochen. Auf erfolgte Appellation des Herrn Müller hin wurde das Urteil vom Obergericht und Kassationsgericht bestätigt. Diese gerichtliche Sühnung der Beleidigung besteht zu Recht. Für die *berufskollegiale Beurteilung des übrigen Teiles des Falles Müller/Thurnherr* hingegen scheidet der strafrechtliche Komplex aus, soweit es sich nicht um die, selbstverständlich zu respektierende Feststellung von Tatsachen durch das Gerichtsurteil handelt.

Die feststehende Tatsache, dass Herr Architekt H. Müller sich in anerkennenswerter Weise bemüht hat, nach längerer Verjährung der Haftung, dem Bauherrn zur Rekonstruktion ohne jeden Vorbehalt behilflich zu sein, wird durch den Gerichtsentscheid in keiner Weise abgeschwächt, sondern nur bestätigt. Es ist bedauerlich, dass sich der Ingenieur mit dem Architekten nicht zu einer gemeinsamen Auffassung und Zusammenarbeit einigen konnte.

Vom *berufskollegialen Standpunkt* aus muss das Central-Comité es aufs schärfste verurteilen, dass ein Mitglied des S.I.A. ein anderes Mitglied vor Gericht zieht, ohne den Organen des S.I.A. Gelegenheit zur Schlichtung des Streites zu bieten, zumal wenn dieser im engsten Zusammenhang mit der beruflichen Tätigkeit beider Parteien und Vereinsmitglieder steht.

In dem von ihm angestregten Prozessverfahren wegen Beschimpfung hat Herr Ingenieur Thurnherr obgesiegt, gleichzeitig aber, wie wir ohne weiteres annehmen, ohne Absicht bewirkt, dass zufolge der Verurteilung in der Öffentlichkeit mehrfach irriige Ansichten über das Verhalten des Herrn Architekt Müller entstanden sind. Demgegenüber stellt das Central-Comité folgendes fest:

Nach dem Gerichtsentscheid hat sich Herr Thurnherr Herrn Müller für die Rekonstruktionsarbeiten zur Verfügung gestellt, soweit ihm das zugemutet werden konnte. Herr Müller aber hat in der Rekonstruktionsangelegenheit Volkshaus Thalwil von Anfang an seine ganze Kraft bedingungslos und rückhaltlos zur Verfügung gestellt, ohne zu seiner Entlastung irgendwie auf mögliche rechtliche Einwände zu greifen, oder aus persönlicher Auffassung über die moralischen Pflichten heraus irgendwelche Zurückhaltung zu üben; er hat dadurch eine besonders hohe moralische Berufseinstellung bekundet.

Zürich, 4. Mai 1932.

Im Namen des Central-Comité:  
Der Präsident: Paul Vischer.

### S.I.A. Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein. Mitteilung des Sekretariates.

Ende Mai wird die Vereinsrechnung 1931 sämtlichen Mitgliedern zugehen unter gleichzeitiger Nachnahme des Jahresbeitrages an den S.I.A. für 1932 von 12 Fr. bzw. 6 Fr. für die jüngeren Mitglieder. Um Irrtümer zu vermeiden, möchten wir unsere Mitglieder ausdrücklich darauf aufmerksam machen, dass es sich dabei um den Beitrag an die *Zentralkasse* und nicht um denjenigen ihrer Sektion handelt. Wir bitten, die nötigen Weisungen zu geben, damit die Nachnahme nicht aus Unkenntnis zurückgeht. Bei Abwesenheit kann der Betrag auf unser Postcheck-Konto VIII 5594 einbezahlt werden. Allfällige Adressänderungen sind dem Sekretariat sofort bekannt zu geben. Das Sekretariat.