

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 123/124 (1944)  
**Heft:** 8

## 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>**

anvertraut war. Im Jahre 1893 gründete er mit seinem bisherigen Assistenten, Ing. A. Zeerleder die Baufirma Müller & Zeerleder, die sich später durch den Beitritt von Ingenieur Rob. Gobat in die Firma Müller, Zeerleder & Gobat erweiterte, die Müller während mehr als zwanzig Jahren als Senior-Chef leitete.

In diese relativ kurze Zeitspanne fallen zahlreiche Projektierungs- und Bauarbeiten, von denen nur die hauptsächlichsten genannt seien: Projekt und Tragierung der Solothurn-Münster-Bahn, Solothurn-Schönbühl-Bahn, Tragierung der Linie Uerikon-Bauma, topographische Aufnahmen für die Strecke Zernez-Münster der Guyer-Zellerschen Engadin-Orientbahn. Ferner sind besonders zu erwähnen: Konzessionserwerbung und Projektierung der Rhein-Rhonetal-Bahn, deren Strecke Disentis-Andermatt-Brig heute der Armee wertvolle Dienste leistet, und deren genialer Gedanke Ingenieur Müller zugesprochen werden muss. Unter seiner kundigen Leitung sind durch die Firma Müller, Zeerleder & Gobat als Bauunternehmung eine grosse Zahl von Strassen-, Bahn-, Wasser- und Brückenbauten ausgeführt worden, von denen nur die Strecke Urner Grenze-Balm der Klausenstrasse, die Bahn Martigny-Châtelard, die Sektion Surava-Stuls der Albulalinie mit dem Landwasser-Viadukt, die Strecke Cinuskel-Schuls der Engadinerlinie, die Sektion Peist-Arosa der Chur-Arosa-Bahn, die Gürbetalbahn, die Linie Ramseis-Sumiswald, die Langenthal-Jura-Bahn, sodann der Unterwasserkanal des Kraftwerks Olten-Gösgen, Wasserfassung, Zulaufstollen, Wasserschloss und Druckleitung des Kraftwerks Chippis, der Kanderaquädukt der Bernischen Kraftwerke und die Halenbrücke über die Aare bei Bern genannt werden sollen, von denen die meisten in der SBZ beschrieben worden sind.

Seit der Auflösung der Firma im Jahr 1917 hat Rud. Müller in einem Alter, in dem andere der wohlverdienten Ruhe pflegen, sich unermüdlich arbeitend fachtechnisch betätigt und für Projektierung und Konzessionserwerbung von Kraftwerken eingesetzt; jedoch war es ihm nicht mehr vergönnt, deren Verwirklichung zu erleben. Die ihn überlebenden Ingenieure aus den besten Jahren Müllers werden ihm das Zeugnis eines gewissenhaften, tüchtigen, stets einsatzbereiten, klug abwägenden, und seine Ideen energisch durchführenden Fachmann nicht versagen. Mit ihm ist der Letzte einer Generation schweizerischer Bahnbauingenieure dahingegangen, die den guten Ruf tüchtiger Fachkenntnis, solider Gesinnung, gepaart mit technischem Können und praktischem Sinn weit über unsere Landesgrenzen hinaus getragen haben. Wir, seine jüngeren Kollegen, haben von ihm viel gelernt und bewahren ihm ein dankbares Andenken.

A. Zeerleder

## LITERATUR

**Schweizerische Eisenbahn-Pioniere vor 1844.** Von Diethelm Fretz. 107 Seiten mit 19 Abb. Seeverlag Zollikon 1944. Preis kart. Fr. 4.50.

Dem Leser des Büchleins kommt so recht zum Bewusstsein, wie sich die Welt seit der Zeit unserer Grosseltern durch die Fortschritte der Technik gewandelt hat. Was war das z. B. für eine köstliche Geschichte bis, wie uns da erzählt wird, die erste Eisenbahn, die aus dem Elsass kommend an den Toren Basels anklopfte, dort Einlass fand! Der Verfasser, seines Zeichens Archäologe in Zollikon, hat sich in bienenhafter Kleinarbeit bemüht, den allerersten, intimen Keimen unseres modernen Verkehrsmittels nachzugehen. Wir erfahren, dass auch in der Schweiz die Eisenbahn eine ähnliche Vorgeschichte erlebte wie in England. Ganz eigenartig mutet es uns an, wenn wir lesen, dass im Jahre 1810 in Graubünden eine 6 m lange (!) Rollbahn aus Holzbalken mit eisenbeschlagenen Nuten als Versuchsstrecke erstellt wurde, und dass darauf (1832) bei Rodels im Domleschg die erste Material-Rollbahn für den Bau der Rhein-korrektion durch La Nicca in Betrieb kam. Weitere folgten für den Bau der Münsterbrücke durch Negrelli und des Zürcher Kantospitals durch J. J. Locher, sowie der Nydeckbrücke in Bern. Und wir lächeln heute wohl darüber, dass diese primitiven Bähnchen damals als technische Hochleistungen betrachtet wurden, über die in Ingenieur-Versammlungen aufsehenerregende Vorträge orientierten. Auf die Ersteller dieser Rollbahnen den Titel des Buches anzuwenden, geht allerdings nicht an. Die Eisenbahn entwickelte sich nicht aus ihnen. Sie kam als solche aus England, wo sie sich allerdings aus ähnlichen Anfängen entwickelt hatte, zu uns. Die erwähnten Rollbahnen trugen zu ihrer Entstehung und zu ihrer Einführung bei uns kaum etwas bei.

Schon eher verdienen alle diejenigen den Titel, die, lange bevor die erste Eisenbahn die Schweizergrenze erreichte, sich mit kühnen Projekten für Transitbahnen — in erster Linie die Ostalpenbahn — befassten. Neben bekannten Namen, wie La

Nicca u. a. m., hat die emsige Kleinarbeit des Archäologen eine ganze Reihe von andern, längst vergessenen wieder in das verdiente Licht gerückt. Endlich erfahren wir auch, dass der Bündner Killias der erste schweizerische Eisenbahndirektor war, allerdings im Ausland. Die Beschreibung der Zustände und Schwierigkeiten, mit denen er sich dabei auf seiner Bahn Mailand-Monza herumschlagen musste, ist amüsant.

Das Büchlein sei denen empfohlen, die sich gern in Mussestunden in die Vergangenheit versenken, um sich Rechenschaft zu geben, wie das, was uns heute als selbstverständlich erscheint, eigentlich entstanden ist.

C. Andreae

**Caspar, Lämmlin & Co., Unternehmer der Dampfschiffahrt auf dem Zürich- und Walensee (1835—1838)**, von «einem ehemaligen Anbinder» dem Personal der Zürcher Dampfboot-Gesellschaft gewidmet. Heft I der «Gestalten vom See», 144 Seiten. Seeverlag Zollikon 1935. Preis kart. Fr. 3.50.

Welcher Anwohner des Zürichsees weiss heute noch, dass dessen erstes Dampfschiff aus England kam? Im September 1834 lief der «Vulkan» in Selby am Ouse vom Stapel, worauf er eine abenteuerliche Reise antrat, den Ouse und Humber hinunter nach Hull, in 34stündiger Seefahrt nach Rotterdam und dann den Rhein hinauf, mit allerlei Schwierigkeiten, Abenteuern und Aufenthalt über Basel, bis Augst. Von hier wurde das Schiff, in fünf Teile zerlegt, auf der Achse über die Staffelegg und Mutschelle nach Zürich geführt! Nach seiner Wiederzusammensetzung erfuhr es in der Nähe des alten Tonhalleplatzes seinen zweiten Stapellauf, wobei es — wohl um die Mühsale der von Fretz humorvoll beschriebenen Fahrt eher vergessen zu lassen — einen neuen, vornehmeren Namen erhielt: «Minerva».

Sonderbar muten auch die Schilderungen an, die der Verfasser von den ersten Fahrten und den ersten Betriebsjahren gibt; von der «Täubi» der sich bedroht fühlenden Seebuben u. a. m., sowie der Schwierigkeiten, mit denen die Personen des Titels bei der Einführung des neuen Verkehrsmittels zu kämpfen hatten. Doch, wer sich um die Kleingeschichte des Zürichsees und der damaligen Verkehrspolitik (Zürich-Wallenstadt) interessiert, möge das Büchlein selber nachlesen; wir wollen davon nicht mehr verraten als das Geheimnis des «ehemaligen Anbinders», falls jemand noch nicht erraten haben sollte, dass es wieder Diethelm Fretz ist.

C. Andreae

**Fondamenti della teoria dell'ellisse di elasticità.** Dal Prof. Luigi Stabilini. Bologna 1941, N. Zanichelli, Editore. 47 Seiten mit 29 Figuren. Preis geh. 25 Lire.

In dieser Monographie stellt Prof. Stabilini die Grundlagen der von C. Culmann aufgezeigten und von W. Ritter entwickelten Theorie der Elastizitätsellipse übersichtlich zusammen und zeigt ihre Anwendung auf die Berechnung der Formänderungen von vollwandigen und fachwerkförmigen ebenen Tragwerken. Durch die Elastizitätsellipse wird das baustatische Problem der elastischen Formänderungen in ein geometrisches übergeführt; bei uns sind solche geometrische Verfahren in letzter Zeit durch mehr baustatisch orientierte Berechnungsmethoden (Arbeitsgleichung, elastische Gewichte) eher etwas in den Hintergrund gedrängt worden.

F. Stüssi

**Versuche mit geschweissten Trägern zur Beurteilung der Eignung der verwendeten Werkstoffe und der Art der Herstellung der Träger. Prüfung der Werkstoffe mit dem Nutschweissbievegversuch und mit dem Kerbschlagbievegversuch.** Von Otto Graf. Berichte des Deutschen Ausschusses für Stahlbau, Heft 15. 77 Seiten, 140 Abb. Berlin 1943, Springer-Verlag. Preis geh. 13 Fr.

Um erkennen zu können, welchen Bedingungen der Stahl bei geschweissten Trägern entsprechen muss, damit vorzeitige Brüche vermieden werden, wurden Erfahrungszahlen gesammelt. Nutschweissbievegversuche, hergestellt aus Teilen des Zuggurtes der beim Bievegversuch im Zuggurt plötzlich gebrochenen Träger, brachen durchwegs bei verhältnismässig kleinen Biege-winkeln (15° bis 30°) spröde. Nutschweissbievegversuche von nicht gebrochenen Trägern lieferten durchwegs grössere Biege-winkel. Aus den Versuchen kann entnommen werden, dass 50 mm dicke Breitflachstähle aus St. 52 beim Nutschweissbievegversuch einen Biege-winkel von mindestens 36° aufweisen müssen, damit ein plötzlicher Bruch des daraus hergestellten Zuggurtes beim Bievegversuch der Träger vermieden wird. Es kann festgehalten werden, dass die Auswahl der für geschweisste Tragwerke geeigneten Stähle mit dem Nutschweissbievegversuch zuverlässig geschehen kann. Dabei sollten die Proben möglichst mit der gleichen Breite, die im Tragwerk angewandt wird, geprüft werden.

Während die Kerbschlagzähigkeit von Stählen aus den gebrochenen Trägern nach der DVMS-Probe bei + 20° C bis 8,4 mkg/cm<sup>2</sup> betrug, ergaben die Stähle aus den nicht gebrochenen Trägern höhere Werte. Die Beurteilung des Stahles kann auch mit dem Kerbschlagversuch, besonders bei Ausführung der Prüfung bei niederen Temperaturen, vorgenommen werden.

Die Misserfolge an geschweissten Brücken sind im Winter aufgetreten. Durch die ausgeführten Versuche wurde festgestellt, dass die Stähle, die sich nicht bewährt haben, bei tiefen Temperaturen mit der DVMS-Probe oder mit der Probe mit Rechteckhuh kleine Kerbschlagzähigkeiten aufwiesen.

Die durchgeführten Versuche geben für die Schweissttechnik wichtige Hinweise. Da in Zukunft die zulässigen Spannungen bei geschweissten Konstruktionen erhöht werden sollten, ist es unbedingt notwendig, die zu verwendenden Stähle gründlich zu prüfen. Wie die früheren Berichte des Deutschen Ausschusses für Stahlbau kann auch dieser vorzüglich illustrierte Bericht allen, denen es darum geht, die Schweissttechnik versuchstechnisch gründlich abzuklären, bestens empfohlen werden.

C. F. Kollbrunner

**Die Kunst des Schauens.** Von Matteo Marangoni. 284 Seiten mit 144 Abb. Zürich 1944, Fretz & Wasmuth Verlag. Preis geb. Fr. 22,50.

Ein vielleicht gutes italienisches Buch, passabel ins Deutsche übersetzt, gibt noch lange kein gutes deutsches Buch. Die Absicht des Verfassers, sein Publikum zum Schauen zu erziehen, ist loblich, und was er sagt, ist deutlich und richtig, aber das Ganze besteht aus einer beständigen polemischen Auseinandersetzung mit den Vorurteilen des Publikums und ist damit so sehr auf italienische Leser zugeschnitten, dass es sich auch in der — diesmal zu wörtlichen — Uebersetzung nicht verleugnen lässt. Nun sind aber die Vorurteile unseres Publikums nur zum Teil und nicht ganz die gleichen wie die des italienischen Publikums — wer schwärmt schon bei uns für Sodoma und Carracci oder für Meissonnier? Und während sich der Verfasser beständig gegen den auf den Inhalt der Darstellung erpichten italienischen Verismus wehren muss, ist dieser bei uns gar nicht mehr aktuell, und müsste man umgekehrt hier schon wieder auf die Bedeutung des Inhaltlichen hinweisen. Darum wird alles Gesagte ein wenig schief, und es wird den Laien, für den es doch bestimmt ist, eher verwirren. Dazu kommt noch das Indirekte der Ausdrucksweise eines Uebersetzers, der selbst offenbar kein ausgesprochenes Verhältnis zu künstlerischen Dingen hat, und eine gewisse Dünne der Substanz: es wäre besser gewesen, eine kleinere Anzahl von Beispielen gründlicher zu besprechen und die hervorgehobenen Vorzüge einzelner Bilder im Detail zu beweisen und nicht nur zu behaupten. Das Buch hat sehr schöne, zum Teil wenig bekannte Abbildungen.

Bei diesem Anlass möchte ich die beiden Bände von Karl Voll ins Gedächtnis rufen: «Vergleichende Gemäldestudien» (München 1907 und 1910), wo die Kunst des Schauens sehr viel gründlicher gelehrt und praktiziert wird. — Noch eine Richtigstellung: der «Sieg des Herakles» des Piero della Francesca auf Seite 28 ist in Wirklichkeit ein Sieg des Kaisers Konstantin, und der andere Kaiser, der in der Kreuzes-Legende eine Rolle spielt, heisst nicht Herakles, sondern Heraklius. Peter Meyer

**Holzbau-Taschenbuch.** Unter Mitwirkung angesehener Fachleute herausgegeben von Dipl. Ing. Robert v. Halasz, Regierungsbaurat bei der Reichsstelle für Baustatik, Berlin. Mit 420 Textabbildungen. Berlin 1943, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. Fr. 8,20.

Die vorliegende Schrift behandelt in vierzehn Abschnitten die hauptsächlichsten Teilgebiete des Holzbaues. Aus der Behandlung der Grundlagen seien die Abschnitte über Wald- und Forsttechnik, sowie Verarbeitung des Rohholzes zu Bauholz hervorgehoben (in verschiedener Hinsicht bestehen jedoch für unsere schweizerischen Verhältnisse andere Vorschriften und Gepflogenheiten). Weiter erfahren die Eigenschaften des Holzes eine knappe Darstellung, ergänzt durch baupraktische Hinweise. Grossen Raum nehmen die Ausführungen ein über Statik und Bemessungsverfahren im Holzbau. Auch die Holzverbindungen sind eingehend behandelt; in gleicher Weise sind umfangreiche Abschnitte dem Holznagelbau und der Verleimung gewidmet. Die Holzdecke mit allen damit verbundenen Besonderheiten, Dachtragwerke, Hallenbauten und Brücken bilden die Stichworte für weitere Untersuchungen. Besonders wertvoll scheint mir das zwanzig Seiten in Kleinschrift umfassende Literaturverzeichnis, geordnet nach den Kapiteln des Hauptteils. Im ganzen vermittelt die Schrift reichhaltige Unterlagen und interessante Anregungen.

O. Strub

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

**Die Strukturlogik.** Ihre Elemente, ihre Weltbildung und ihre Gestalt Europas. Von Jakob Sulzer. 330 Seiten mit 16 Abb. Bern und Leipzig 1944, Verlag Paul Haupt. Preis kart. Fr. 9,50, geb. 12 Fr.

**Beitrag zur Berechnung von Spundwandfangedämmen.** Von Hermann Blum. 42 Seiten mit 35 Textabb. Mitteilung aus dem Gebiet des Wasserbaues und der Baugrundforschung Heft 16. Berlin 1944, Verlag Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 6 Fr.

**Grundsätzliches über den Einfluss der Umsetzungsverhältnisse auf die Kosten der Zementfabrikation.** Gutachten im Auftrag der E. G. Portland erstattet von Fritz Marbach. 19 Seiten. Sonderdruck aus der «Z. f. Schweiz. Statistik u. Volkswirtschaft», 79. Jahrgang, Heft 5. Zürich 1943.

**La ligne du Saint-Gothard.** Par Maurice Baer. 49 pages avec 5 fig. Genève 1944, Imprimerie Albert Kundig. Prix cart. Frs. — 80.

**Hundert Jahre Burckhardt 1844—1944.** Vierundfünfzigster Jahresbericht der Maschinenfabrik Burckhardt A. G., Basel. 66 Seiten mit vielen Abbildungen. Basel 1944, Selbstverlag.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. W. JEGHER (abw.)

Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5. Tel. 3 45 07

## MITTEILUNGEN DER VEREINE

**G. E. P. Gesellschaft Ehemaliger Studierender**  
der Eidg. Technischen Hochschule

75 JAHRE G. E. P.

**Jubiläums-Generalversammlung Zürich 1944**  
mit akademischem Fortbildungskurs in der E. T. H.

Um zahlreichen Anfragen zu entsprechen, skizzieren wir im folgenden das

PROGRAMM der VERANSTALTUNGEN

Mittwoch, 20. Sept.

ab 20 h zwangloser Begrüssungsabend.

Donnerstag, 21. Sept.

8.15 bis 12.00

14.15 bis 17.00

20.15 bis 22.00

} Akad. Fortbildungskurs in der E. T. H.

Freitag, 22. Sept.

8.15 bis 12.00

14.15 bis 17.00

20.15 bis 22.00

} Akad. Fortbildungskurs in der E. T. H.

Samstag, 23. Sept.

8.15 bis 12.00

14.30 bis 17.00

21.00 bis 02.00

Akad. Fortbildungskurs in der E. T. H.

Besichtigungen der Institute der E. T. H.

Fröhliche Kameradschaft in den geschmückten Räumen der E. T. H.

Sonntag, 24. Sept.

10.00 Generalversammlung im Aud. maximum der E. T. H.

13.00 Bankett im Kongresshaus Zürich.

Montag, 25. Sept.

Besichtigungen:

in Zürich: Bührle & Co., Escher Wyss, Maschinenfabrik Oerlikon usw.; in Winterthur: Gebrüder Sulzer, Lokomotivfabrik; in Baden: Brown Boveri; in Bern: Eidg. Landestopographie; in Heerbrugg: Wild-Instrumente; Kraftwerk Rapperswil, Kraftwerk Lucendo, Landwirtschaftl. Lehrgut Rossberg-Kempttal.

\*

Aus vorstehender Programmskizze ergibt sich, dass *Kurs-Zusammenkünfte* am besten Samstags (frühzeitig!) zum Nachtessen angesetzt werden. Es ist auch möglich, diese Kursgemeinschaft nachher im Poly weiterzupflegen, indem das Fest dort dezentralisiert durchgeführt wird: in den verschiedenen Räumlichkeiten des Erdgeschosses und des Kellers wird man sich nach Lust und Gelegenheit niederlassen; auch für Unterhaltung ist gesorgt. Kurszusammenkünfte können aber auch etwa am Freitagabend angesetzt werden, denn das Kursprogramm sieht Donnerstag und Freitagabend das gleiche vor: Besichtigung des Cyclotrons im Physikal. Institut.

Schliesslich eignet sich auch der spätere Sonntagnachmittag für kursweise Zusammenkünfte, indem absichtlich keine offizielle Veranstaltung nach dem Bankett, das bis gegen 16 h dauern dürfte, vorgesehen ist.

Endlich sei darauf aufmerksam gemacht, dass *kein Damenprogramm* aufgestellt wird. Der Ausschuss der G. E. P. ist der Ansicht, dass die Kameradschaft und die kollegiale Aussprache besser gepflegt werden können, wenn die Männer, die Studienkameraden, unter sich sind, wie übrigens in der G. E. P. von jeher üblich. Willkommen sind aber selbstverständlich auch die weiblichen Mitglieder der G. E. P.!

An das endgültige Programm wird zur Zeit die letzte Hand angelegt, und es wird vor Ende dieses Monats den Mitgliedern zwecks Anmeldung zugestellt.

Zürich, den 12. Aug. 1944 Der Generalsekretär: Werner Jegher