

# Müller, Alfred

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **117/118 (1941)**

Heft 21

PDF erstellt am: **13.09.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

**Beleuchtung mit Klein- und Normalspannung.** In den «BAG-Berichten» 1941, Nr. 4 werden die Vor- und Nachteile des Betriebs von Glühlampen mit Kleinspannung 24 statt 220 V, miteinander verglichen. Photometrische Messungen haben die Tatsache einer erheblich, beispielsweise um 11% höheren Lichtausbeute bei der niedrigeren Spannung erhärtet. Der Anschluss eines mit 24 V zu betreibenden Beleuchtungskörpers an das normale 220 V-Netz erfordert jedoch einen eigenen Transformator und sekundärseitig grössere Leiterquerschnitte. Denkbar ist freilich die Installation zweier gesonderter, mit verschiedenen Steckern versehener Netze, eines 220 V-Netzes für Elektrowärme-Geräte, und eines 24 V-Netzes für Beleuchtung. Auf jeden Fall würden bei Verwendung von Kleinspannung für Beleuchtungszwecke die geringeren Strom- durch höhere Anlagekosten erkaufen. Eine Umstellung bestehender Beleuchtungsanlagen auf Kleinspannung verbietet sich heute wegen der Rohstoffknappheit von selbst, wird aber auch in Zukunft, nach Wiederherstellung normaler Bezugsmöglichkeiten, wohl keine Hauptsorge der Beleuchtungstechniker sein, nicht nur des erwähnten Kostenpunktes halber, sondern namentlich, weil dann vermutlich eine weit radikalere Umstellung, jene von der Glühbirne auf die Leuchtstoffröhre, von der hier letzthin (Ifd. Bd., Nr. 7, S. 82) die Rede war, auf der Tagesordnung stehen wird.

**Das «Interesse» bei der Patentnichtigkeitsklage.** Art. 16 des schweizerischen Patentgesetzes lautet: «Die Nichtigkeitsklage steht jedermann zu, der ein Interesse nachweist.» Für die Auslegung dieses Artikels ist ein kürzlicher bundesgerichtlicher Entscheid, mitgeteilt im «Schweizer Archiv» 1941, Nr. 10, von Belang. Eine Klägerin K hatte gegen die Inhaberin I eines eine Absperrvorrichtung betreffenden Patents bei den basellandschaftlichen Gerichten Nichtigkeitsklage eingereicht unter gleichzeitiger Bezeichnung der patentierten Einrichtung als Fehlkonstruktion, deren Nachahmung für K nicht in Frage komme. Da dieser Erklärung zufolge das angefochtene Patent dem Fabrikationsprogramm K's nicht im Wege stand, wies das kantonale Obergericht die Klage mangels «Interesses» ab. Das Bundesgericht hingegen wies als Berufungsinstanz die Streitfrage zur materiellen Behandlung an die Vorinstanz zurück. Dies in der Erwägung, dass I's Werbung für eine patentierte, also unnachahmliche Einrichtung der Konkurrenzfirma K ein hinreichendes «Interesse» an der Nichtigkeitsklärung des Patents verleihe.

**Den Dnieprostroï-Staudamm,** den die Russen bei ihrem Rückzug Ende August d. J. auf etwa 230 m Länge gesprengt haben, zeigt obenstehende deutsche Flugaufnahme. Die Staumauer hat insgesamt 760 m Länge und im Grundriss einen Radius von 600 m; auf die massive Dammkrone sind 47 Ueberfallöffnungen aufgesetzt mit Stoneyschützen von je 13 m Weite und 9,70 m Höhe. Nach dem Bild scheinen nur die Pfeiler (und Schwellen?) der mittlern, etwa 12 Schützen von der Sprengung betroffen worden zu sein. Die gesamte Stauhöhe des 1927 begonnenen und 1932 vollendeten Bauwerks betrug 37 m; das rechtsufrig angeschlossene Krafthaus enthält neun vertikalachsige Francisturbinen zu je 90 000 PS. Recht stattlich ist die mit 29 000 m<sup>3</sup>/s abzuführende Hochwassermenge. Näheres siehe «SBZ» Bd. 100, Seite 319 (mit weitem Quellenangaben).

**Eidg. Techn. Hochschule.** Anlässlich des E. T. H.-Tages hat die E. T. H. Herrn Masch.-Ing. Robert Sulzer (Winterthur) «in Anerkennung seiner verdienstvollen Förderung technischer Entwicklungsarbeiten und seines persönlichen Einsatzes für die Geltung der schweizerischen Maschinenindustrie», die Würde eines Dr. sc. techn. ehrenhalber verliehen.

*Eine Ausstellung von Arbeiten im 6. Semester der Architektur-Abteilung,* der ersten unter Prof. Dr. Hofmanns Leitung entstandenen, ist gegenwärtig im Ausstellungs-Saal 12b (Eingang gegenüber Augenklinik) zu sehen; es sei nachdrücklich darauf aufmerksam gemacht.

**Schweiz. Bundesbahnen.** Am letzten Dienstag hat die Eröffnung der elektrifizierten Brünigbahn stattgefunden, vorläufig mit einem Gepäcktriebwagen für gemischten Adhäsions- und Zahnradbetrieb (neben den Dampflokomotiven). Wir bringen das interessante Fahrzeug, von dem 16 Stück in den Dienst gestellt werden, demnächst hier zur Darstellung.

**Eisenbeton-Gittermasten,** wie sie Abb. 2 und 3 auf S. 245 dieser Nummer zeigen, werden gegenwärtig auch in der Schweiz erstellt und zwar für eine Erzbahn von Herznach nach Frick. Diese Masten mit kastenförmigem Querschnitt sind bis 28 m hoch und werden ebenfalls an Ort und Stelle gegossen, und zwar in hölzernen Schalungen.

**Zweistöckige Schlafwagen,** wie sie erstmals die Schweiz. Wagonsfabrik Schlieren 1933 vorgeschlagen und veröffentlicht hat («SBZ» Bd. 102, S. 235\*), studiert nun die Mitropa, worüber die «Z. V. M. E.» vom 13. d. M. ausführlich berichtet.



Der Ende August 1941 gesprengte Dnieprostroï-Staudamm

## NEKROLOGE

† **Alfred Müller,** Bauingenieur, von Altdorf (Uri), geb. 20. April 1873, ist am 4. Nov. nach längerem Leiden gestorben. Nach Absolvierung des Gymnasiums Altdorf kam er an die Geometerschule des Technikums Winterthur und von dort 1893 an die Ingenieurabteilung der E. T. H.; seine Ausbildung vollendete er 1898 an der T. H. München. Müller wandte sich sogleich dem Bahnbau zu, dem er lebenslang treu geblieben war. So finden wir ihn 1898 bis 1901 bei der Bauleitung der Gürbetalbahn, 1901/02 an der Bern-Schwarzenburg- und 1902/05 an der Sensetalbahn als Bauführer tätig. Nachdem er 1905/06 das Bauprojekt der Strecke Ebnat-Nesslau bearbeitet hatte, trat Alfr. Müller 1906 in die Dienste der damaligen G. B., und seit deren Verstaatlichung war er Ingenieur der SBB. An der Gotthardbahn war er der Reihe nach beschäftigt mit Projektierung und Bauleitung der Doppelspur Giubiasco-Ceneri-Lugano-Chiasso, bzw. deren verschiedenen Teilstrecken, wie sie der Reihe nach zur Ausführung kamen. 1916 wurde er in das Zentralbureau des Kreis-Oberingenieurs nach Luzern berufen, wo er sich u. a. auch mit den Vorstudien für das nunmehr im Bau begriffene II. Geleise Brunnen-Flüelen befasste. In Anerkennung seiner erfolgreichen Tätigkeit rückte er 1925 zum Sektionschef der Bauabteilung Kreis II der SBB auf; auf Ende 1936 erfolgte seine Versetzung in den wohlverdienten Ruhestand.

Alfred Müller hat sich während seiner 30-jährigen Arbeit an unserer Stammlinie, der Gotthardbahn, den an ihn getretenen schwierigen und wegen Aufrechterhaltung eines ungestörten Betriebes heiklen Arbeiten des Ausbaues auf Doppelspur in jeder Hinsicht gewachsen gezeigt. Aber auch als Mensch und Kollege hatte er Qualitäten, die ihn besonders liebenswert machten. Er war bescheiden, dienstfertig und seinen Freunden und G. E. P.-Kollegen aufrichtig zugetan; wiewohl Junggeselle hatte er ein gutes Herz und eine offene Hand, die in ungezählten Fällen diskrete Hilfe spendet. Daneben war er gründlicher Kenner der Geschichte der Gotthardbahn und wurde als solcher von seinen Vorgesetzten und Kollegen oft zu Rate gezogen.

Dem Heimgegangenen bleibt als tüchtigem Ingenieur, der beim Ausbau des schweiz. Eisenbahnnetzes Vorzügliches geleistet hat, wie auch als edlem, liebenswürdigem Menschen und bescheidenem guten Bürger ein ehrenvolles Andenken gesichert.

## WETTBEWERBE

**Wandbild für Dübendorf.** Eine Wand in der Eingangshalle zum Ausbildungsbau des Flugplatzes Dübendorf soll durch ein Wandbild geschmückt werden. Aus einem engern, unter fünf Eingeladenen veranstalteten Wettbewerb ging *Karl Hügin* (Basersdorf) als Sieger hervor. Alle Entwürfe sind noch bis morgen Sonntag im Zürcher Kunsthaus ausgestellt.

**Schulhaus Zürich-Affoltern.** Infolge Uebersehens einer Korrektur durch den Setzer ist auf S. 237 letzter Nr. oben links der Verfasser des entschädigten Entwurfs Nr. 14 unrichtig bezeichnet; es muss heissen: *J. R. Mramor*, was wir zu berichtigen bitten.