

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 76 (1958)
Heft: 17

Nachruf: Müller, Karl

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 10.07.2025

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



HERMANN BOSSART

Dipl. Masch.-Ing.

1868 1958

Töchterchens im Jahre 1919 eine Wunde riss, die still ertragen, aber nie ganz geheilt wurde. Mit ungebrochener Kraft und Energie leitete Dir. Bossart bis fast zu seinem 70. Geburtstag die Geschicke seines Unternehmens, jedoch stets darauf bedacht, einem würdigen Nachfolger Amt und Bürde anzuvertrauen. Der geschäftlichen Entlastung durch seinen Schwiegersohn Dir. Franz Kunz-Bossart (1936) folgte leider im gleichen Jahre der herbe Verlust seiner Gattin. Ein gerüttelt Mass an Errungenschaften und Prüfungen waren die äussern Kennzeichen eines reichgenutzten Lebens.

Als Mitbegründer und erster Präsident der Gewerbeschule Reiden und zugleich als Fachlehrer fühlte sich H. Bossart der heranwachsenden Jugend zugetan. Die Brunnengenossenschaft ehrt ihren langjährigen Aktuar, und in den Annalen des kantonalen Gewerbeverbandes finden wir ihn als Vizepräsidenten. Dem Verstorbenen war es vergönnt, in einem sorgenfreien, zurückgezogenen Lebensabend die Früchte seiner Arbeit zu geniessen. Für uns aber zählte sein Leben nicht nur nach Jahren, sondern auch nach dem Gehalt — er war ein Pionier, dessen wirtschaftliches Erbe aus Reiden nicht mehr wegzudenken wäre.

† **Karl Müller**, Arch. S. I. A., Inhaber eines Architekturbüros in Zürich-Höngg, ist am 13. April im 72. Lebensjahr einem Herzschlag erlegen. Er war hauptsächlich im privaten Wohnungsbau tätig, ausserdem aber als Berater der Gemeinde Oberengstringen, wo er massgebenden Einfluss auf die bauliche Entwicklung dieses aufstrebenden Vorortes von Zürich hatte.

† **Adolf Weber**, Ing. G. E. P., von Menziken AG, geb. am 19. Mai 1880, Eidg. Polytechnikum 1902 bis 1905, ist am 17. April im Krankenhaus Waid in Zürich gestorben.

Mitteilungen

Von den neuen Personenwagen der SBB, über die Dr. h. c. F. Gerber in SBZ 1957, Nr. 30, S. 476, berichtet hatte, sind 150 Wagen 1. Klasse und 126 Wagen 2. Klasse in Ablieferung begriffen. Eine weitere grosse Bestellung von vorwiegend Zweitklasswagen wird gegenwärtig vorbereitet. Sieben neue Speisewagen stehen im Bau. Bei allen diesen Wagen sind die bisher unter den Sitzen oder längs der Wände angebrachten Heizkörper mit ihren bekannten Nachteilen durch eine Warmluftheizung ersetzt. Die Heizungsluft wird an beiden Wagenenden durch Ventilatoren von aussen angesogen und durch Heizkörper erwärmt. Sie streicht in je einem Kanal unten an den Längswänden entlang und durch viele Oeffnungen in den Wagen. Die angesaugte Frischluft wird in Filtern gereinigt, so dass keine festen Teilchen über 0,001 mm Korngrösse in den Wagen gelangen. Die verbrauchte Warmluft strömt durch das Dach ins Freie. Pro Stunde finden 5 bis 6 Luftwechsel statt. Die Heizungsanlage kann während der heissen Jahreszeit zur Ventilation verwendet werden. Die Heizungs- und Lüftungsverhältnisse dürfen als ideal bezeichnet werden. Dank einer neuartigen Führung der Fenster kann keine Zug-

²⁾ Deren Fabrikationsprogramm umfasst heute Drehbänke, Fräs- und Bohrmaschinen sowie Holzbearbeitungsmaschinen.

luft mehr durch sie eindringen. Den Fahrlärm suchte man nach Möglichkeit von den Reisendenabteilen fernzuhalten. Die Wagen sind wegen der dafür notwendigen starken Isolierung etwas schwerer geworden als die früheren Leichtstahlwagen mit Mittelstiege: der Wagen 1. Klasse wiegt 29, der Wagen 2. Klasse 27 t oder 604 bzw. 338 kg pro Sitzplatz.

Elektrisch geheizte Brückenfahrbahnen. Auf fünf neuen Spannbetonbrücken der Walensestrasse bei Murg sind elektrische Fahrbahnheizungen eingebaut worden. Im Winter 1956/57 wurden an einer dieser Brücken mit rd. 360 m² geheizter Fahrbahnfläche umfangreiche Versuche durchgeführt, über die *M. Moosberger* im «Bulletin SEV» vom 18. Jan. 1958, Nr. 2, berichtet. Zur Heizung dient ein etwa 3 cm unter der Fahrbahnoberfläche einbetoniertes feines, verzinktes Drahtnetz, das an eine Wechselspannung von 25 V angeschlossen ist, wodurch das Netz um höchstens 10° C wärmer wird als die Umgebung. Die Leistung kann in drei Stufen von 36, 93 und 154 W/m² Fahrbahnfläche eingestellt werden. Die Versuche haben ergeben, dass die Heizung kurz vor dem Schneefall oder vor dem Vereisen eingeschaltet werden muss, wobei dann bei mässigem Schneefall rd. 93 W/m² genügen zum Schneefreihalten. Beim Aufheizen kann eine maximale Temperaturdifferenz zwischen Ober- und Unterkante Spannbetonkonstruktion von 4,2° C auftreten; im Beharrungszustand sinkt diese Differenz auf rund 2° Celsius. Die Temperaturdifferenz innerhalb des Betonüberzugs betrug im Durchschnitt 2,2° C, wodurch sich bei behinderter Formänderung des Ueberzugs eine Zugspannung von 6,6 kg/cm² ergibt. Die Heizversuche werden weitergeführt.

Max Planck zum hundertsten Geburtstag. Am 23. April dieses Jahres jährte sich zum hundertsten Mal der Geburtstag des Entdeckers der Quantenstruktur der Energie. Ueber die Bedeutung dieses Ereignisses hatte Prof. Dr. J. Ackeret anlässlich Plancks Todestag (4. Oktober 1947) in SBZ 1947, Nr. 48, S. 651 berichtet. Von der menschlichen Seite des grossen Gelehrten gab Ernst Wölflin im Sonntagsblatt der «Basler Nachrichten» vom 20. April 1958 einige äusserst sympathische Züge bekannt. So erfahren wir dort u. a., dass Planck die Musik pflegte, gerne Klavier spielte und sogar einige musikalische Werke komponiert hatte. Weiter war er ein grosser Naturfreund und ein guter Bergsteiger. Bis ins hohe Alter hinein trainierte er seinen Körper durch Teilnahme an akademischen Turnkursen. Absolute Wahrheitsliebe, Lauterkeit der Gesinnung und ausgesprochene Bescheidenheit kennzeichneten seinen Charakter.

Caesars Rheinbrücke ist letztes Jahr durch eine Genie-Rekrutenschule in Brugg in $\frac{3}{4}$ natürlicher Grösse ohne Nägel, Klammern und Schrauben, genau nach Caesars Beschreibung in den Commentarii de bello gallico nachgebildet worden. Oberstlt. R. Fricker erstattet darüber einen ansprechenden Bericht mit drei Bildern in den «Techn. Mittlg. für Sap., Pont. u. Min.» vom Januar 1958.

«Routes et aérodromes 1957». Unter diesem Titel hat die Zeitschrift «Construction» (Verlag Dunod, Paris) wiederum ein Sonderheft herausgegeben, das u. a. Fragen der Bindemittel und der Zuschlagstoff-Dosierung in Betondecken ausführlich behandelt, ferner den Strassenbau in der Sahara, die Entwässerung von Flugplätzen, das Sägen der Fugen in Betondecken usw.

Buchbesprechungen

Design of Steel Structures, including Applications in Aluminium. Von *Edwin H. Gaylord jun.* und *Charles N. Gaylord*. 540 S. New York/Toronto/London 1957, Mc Graw-Hill Book Co. Inc. Preis geb. 8 \$.

Das vorliegende Buch stellt eine gute Einführung in die Probleme des Stahlbaues dar. Die Grundlagen werden klar umrissen, und grosser Wert wird auf deren umfassende Darstellung gelegt. Dabei werden die angreifenden Lasten ebenfalls ausführlich besprochen. Durch die Beschreibung der einzelnen Konstruktionsglieder, wie z. B. Zugstäbe, Druckstäbe, einfache und zusammengesetzte Träger, unsymmetrische Profile usw. wird der Lernende sukzessive in die Probleme des Stahlbaues eingeführt, wobei auch die Stabilitätsprobleme nicht zu kurz kommen, da bei der Behandlung der einzelnen Konstruktions-