

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 75/76 (1920)  
**Heft:** 5

## Sonstiges

### 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:** 15.01.2026

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

Vor allen Dingen darf die Frage nicht vom Standpunkt lokaler Interessen aus behandelt werden, sondern es sind die Interessen der Aemter selbst und noch mehr jene der gesamten schweizerischen Bevölkerung massgebend, weshalb die Frage auch an dieser Stelle beleuchtet werden darf.

Die eidgenössischen, verwaltungstechnischen, sozialökonomischen und finanziellen Fragen dürften wohl von Seiten der Bundes-Behörden richtig erwogen und berücksichtigt werden, dagegen müssen bezüglich des Patentamtes doch auch die Interessen der Patentanmelder ganz besonders beleuchtet und in Betracht gezogen werden, was bisher nicht, oder wenigstens nicht genügend geschehen ist. Die Verlegung des Patentamtes von Bern nach Interlaken wäre eine unbegreifliche Unterbindung der Erfüllung der Zwecke, für die das Patentamt geschaffen ist. Es ist ja richtig, dass das Patentamt wenig mit den übrigen Bundesbehörden in persönlichem Verkehr steht, umso mehr aber muss der intensive persönliche Verkehr zwischen dem Patentamt und den Urhebern und Inhabern geistiger Eigentumsrechte (speziell mit den Patentanmeldern) möglich sein. Wer mit dem Beanstandungsverfahren in Patent-sachen bewandert ist, weiß genau, dass eine grosse Praxis notwendig ist, um den oft eigenartigen Wünschen der Herren Experten Rechnung tragen zu können, ohne die Interessen der Patent-Anmelder zu schmälern. Alle diejenigen nun, die mit Glücksgütern nicht überreich gesegnet sind, und daher ohne die Hilfe eines erfahrenen Patentanwaltes ihre Erfindungen schützen wollen, sind auf die mündliche Wahrnehmung ihrer Interessen den Experten gegenüber angewiesen, und es liegt ein solches Verfahren unbedingt sowohl im Interesse des Patentamtes als auch des Erfinders. Solange nun das Patentamt seinen Sitz im Hinblick auf die Verkehrsmöglichkeiten in zentraler Lage hat, ist es dem Erfinder sowohl aus der Westschweiz als auch aus der Ostschweiz möglich, die Reise zum Patentamt in einem Tage hin und her zurücklegen zu können. Sämtlichen Anmeldern, ob sie nun der Industrie angehören oder ob sie Einzelerfinder sind, ist sehr daran gelegen, dass diese Möglichkeit auch weiter bestehen bleibt. Sollte hingegen das Patentamt an eine von den direkten Haupteisenbahnlinien so weit abgelegene Ortschaft wie Interlaken verlegt werden, so wäre die Verbindungs- und Reisemöglichkeit ausserordentlich erschwert und es würden zudem für die Anmelder und sonstigen Interessenten (z. B. Besuche der patentamtlichen Bibliothek) die Spesen übermässig erhöht.

Da der Verkehr mit dem Patentamt und dessen Kontakt mit der Industrie<sup>1)</sup> gefördert und nicht unterbunden werden soll, gehört das Patentamt ohne jeden Zweifel an einen von allen Seiten her rasch und leicht zu erreichenden Ort, und es darf daher die prekäre Lage der Hotelindustrie Interlakens (oder gar das bessere Klima an diesem Ort für die Herren Beamten) nicht ausschlaggebend sein. Es kommt doch wohl darauf an, dass der sachdienliche Zweck, den das Patentamt zu erfüllen hat, zuerst in Berücksichtigung gezogen wird.

Es ist zu erwarten, dass der Bundesrat bei seiner Beurteilung des Postulates Michel sich in seinen Erwägungen, soweit das Patentamt in Betracht kommt, von dem hier dargelegten Gesichtspunkte werde leiten lassen und dass er die Verlegung dieses Amtes nach einer im Hinblick auf den Verkehr nicht zentralen Lage ablehnen wird.

E. B.

### Miscellanea.

Ueber den Lokomotivbau der Welt orientiert eine gedrängte Uebersicht, die die „Z. d. V. D. I.“ vom 3. April der „Deutschen Bergwerkzeitung“ entnimmt. Der starke Verbrauch an Lokomotiven während des Krieges hat in allen Ländern einen lebhaften Bedarf an solchen hervorgerufen. Dabei stellen wie früher *Deutschland*, *England* und die *Vereinigten Staaten* ihren Bedarf selbst her, neuerdings auch *Japan* und in gewissem Umfange auch *Holland*.<sup>2)</sup> In *Frankreich* können hingegen die einheimischen Fabriken den eigenen Bedarf gegenwärtig nicht decken, sodass dieses Land vorläufig Lokomotiven aus England und den Vereinigten Staaten beziehen muss. Das gleiche gilt für *Belgien*, das vor dem Kriege seine Lokomotiven selbst herstellte, nunmehr aber rund 400 Stück in England in Auftrag gegeben hat. Die gleiche Anzahl hat *Italien* in den Vereinigten Staaten bestellt. *Spanien*, welches vor dem

<sup>1)</sup> Nicht zuletzt auch im eigenen Interesse des Amtes! Red.

<sup>2)</sup> Und, wie seit Jahrzehnten, die in unserer Quelle überschene Schweiz.

Krieg seine Lokomotiven aus elsass-lothringischen Werken bezog, lässt jetzt die gleichen Typen in Amerika bauen. *Portugal*, früher in dieser Beziehung gänzlich von England abhängig, hat in letzter Zeit Bestellungen nach der Schweiz vergeben; das gleiche trifft für die *holländischen Kolonien* zu, die außerdem Maschinen an englische und an deutsche Fabriken in Ausführung gegeben haben.

Zur Vervollständigung dieser Notiz erscheint es uns interessant, einen Ueberblick über die Beschäftigung der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur, als einzige schweizerische Konstruktionsfirma für Lokomotiven, für das Ausland während des Krieges zu geben. Wie uns die Firma auf unsere Anfrage hin mitteilt, hat sie seit 1914 nachfolgende Ausland-Bestellungen ausgeführt und zur Ablieferung gebracht:

Der vorjährigen Bestellung von vier Adhäsions- und Zahnrad-Lokomotiven für die *Nilgiri-Bahn*<sup>3)</sup> folgte eine Nachbestellung auf zwei weitere Maschinen dieser Klasse. 1915 bestellte *Portugal* eine Serie von fünf 1-C-2 Tender-Lokomotiven, Dänemark vier 1-C-0 Lokomotiven mit Schlepptender für die *Trolhede-Kolding-Bahn*, sowie je acht 2-C-0 und 0-C-0 Maschinen für die *Staatsbahnen*.<sup>4)</sup> Für das *Holländische Kolonial-Ministerium* wurden 14 2-C-2 Tender-Lokomotiven für *Java*<sup>5)</sup> gebaut und für die *Paris-Lyon-Mittelmeerbahn* 20 „Mikado“-Lokomotiven.<sup>6)</sup> Das Jahr 1917 brachte einen Auftrag des englischen Ministry of Munitions auf zehn 1-D-0 Normalspurlokomotiven mit Schlepptender. Die Bestellungen des Jahres 1919 umfassen: zwei Zahnradlokomotiven für die *Leopoldinabahn* (Brasilien), zehn 1-C-2 Lokomotiven für *Portugal*<sup>7)</sup>, als Nachlieferung, ebenso vier Adhäsions- und Zahnrad-Lokomotiven für die *Nilgiri-Bahn*, drei schmalspurige 1-D-0 Maschinen mit Schlepptender für die *South Indian Railway* und neun gemischte 0-E-0 Lokomotiven für *Sumatra*. Die letztgenannten Maschinen werden nach neuen Konstruktionen gebaut. Im laufenden Jahre sind zwei Adhäsions- und Zahnrad-Maschinen vom Typ HG<sup>8)</sup> für *Velez-Periana* (Spanien) und eine elektrische Zahnrad-Lokomotive für die *Corcovado-Bahn* (Brasilien) bestellt worden.<sup>9)</sup>

Für Frankreich wurde während der Kriegsjahre eine grössere Anzahl von Heisswasser-Lokomotiven geliefert, und Dutzende von schweren Lokomotiven der P. L. M. in gründlicher Reparatur in Winterthur wieder dienstfähig gemacht.

Die baukünstlerischen Sehenswürdigkeiten der ehemaligen königlichen Residenz in München sind als Museum erhalten und für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden. Damit hat die umfangreiche Bauanlage, wie das „Z. d. B.“ bemerkt, infolge der Staatsumwälzung ein Schicksal erfahren, das man manchem baulich und kunstgeschichtlich gleich wertvollen Gebäude in ähnlicher Weise wünschen möchte. Es handelt sich aber dabei nicht um ein Museum im üblichen Sinn des Wortes. Was dieses „Museum“ vielmehr vor andern gleichen Namens auszeichnet und seinen Besuch geradezu zu einem Erlebnis macht, ist der Umstand, dass die geschichtlich gewordenen Räume (in denen die Möbel, die Bilder und alle Gebrauchsgegenstände so gelassen wurden, wie es die Ueberlieferung und die Zweckbestimmung des Raumes jeweils erheischt) in ihrem wahren Geist erschlossen worden sind. Die erforderlichen Eingriffe, Umstellungen u. dergl. sind mit sicherem Stilgefühl vorgenommen und auf ein Geringstmass beschränkt worden. So reihen sich, wie in einem lebenden architektonisch-kunstgeschichtlichen Bilderbuch, Säle, Kabinette und Wohnräume aus allen Stilabschnitten von der mit fürstlichem Glanz übersetzten Zeit Maximilians I. bis zu den umfassenden Neubauten Ludwigs I. aneinander. Noch sind nicht alle Räume der Öffentlichkeit freigegeben. Unter den fehlenden befinden sich noch zwei der schönsten, die Kapelle und das Antiquarium. Wenn das Werk in dem begonnenen Sinne nach Jahr und Tag vollendet ist, wird München um eine Sehenswürdigkeit reicher geworden sein, zu der die Kunstmünger jeglicher Richtung nicht umsonst pilgern dürfen.

Vom Ritomwerk der S. B. B. können wir, im Anschluss an unsere genaue Darstellung des Sachverhaltes auf Seite 19 dieses Bandes (vom 10. d. M.) mitteilen, dass die fachmännische Ergründung aller Ursachen in Händen erfahrener und unabhängiger Ingenieure liegt, deren Gutachten nunmehr in Ruhe abgewartet werden

<sup>1)</sup> Siehe Band LXX, Seite 75 (18. August 1917).

<sup>2)</sup> Siehe Band LXXII, Seite 52 (10. August 1918).

<sup>3)</sup> Siehe Band LXXII, Seite 87 (7. September 1918).

<sup>4)</sup> Siehe Band LXXIV, Seite 9 (1. Juli 1919).

<sup>5)</sup> Siehe Band LXXV, Seite 214 (8. Mai 1920).

<sup>6)</sup> Siehe die erstgelieferten Lokomotiven in Bd. LVI, S. 66 (30. Juli 1910).

möge. Ein vorschnelles Urteilen Fernerstehender ist umso weniger am Platz, als vor dem Unfall unseres Wissens keiner der Vielen, die den Bau besucht hatten und das Projekt kannten, seine warnende Stimme hat vernehmen lassen. — Inzwischen hat im schweizerischen Blätterwald ein starkes Rauschen eingesetzt, in dem die "Thurgauer Zeitung" wieder einmal das erlösende Wort gefunden hat. Sie schreibt am 27. Juli:

"Gegenüber der jüngst vertretenen Auffassung, wonach die Risse im Ritomstollen auf den Einfluss gipshaltigen Wassers zurückzuführen wären, macht Prof. Bruno Zschokke, Abteilungsvorstand an der Eidg. Materialprüfungsanstalt in Zürich, in der „N. Z. Ztg.“ darauf aufmerksam, dass nach seinen Erfahrungen keineswegs alle Zemente durch gipshaltiges Wasser angegriffen werden. Es komme ganz auf die chemische Zusammensetzung und die physikalische Beschaffenheit des Zements an. Damit wäre nun also die Frage, ob das Gipswasser oder Bergdruck oder Konstruktionsfehler an dem Missgeschick schuld seien, wieder gänzlich offen."

"Wie verlautet, wird nun aber die nationalrätsliche Bundesbahnenkommission am 6. August durch einen Augenschein<sup>1)</sup> sich über die Verhältnisse beim Ritomwerk informieren. Damit wird die heikle Geschichte nun jedenfalls prompt ins Blei gebracht werden." — Gott sei Dank!

**Eidgen. Technische Hochschule. Doktorpromotionen.** Die Eidgen. Technische Hochschule hat die Würde eines Doktors der *technischen Wissenschaften* verliehen den Herren: *Emil Furrer*, dipl. Ing.-Chemiker aus Zürich [Dissertation: Ueber Analyse und Herstellung von Natriumsuperoxyd], *Ernst Staechelin*, dipl. Ingenieur aus Basel [Dissertation: Untersuchungen an Farbstoffketten], *Paul Weissenbach*, dipl. Ing.-Chemiker aus Freiburg und Bremgarten (Aargau) [Dissertation: Contribution à l'étude des dérivés sulfoniques et nitrosulfoniques de la naphtaline], *Albert Wespi*, dipl. Architekt aus Wald (Zürich) [Dissertation: Ueber die Konstitution und Wetterfestigkeit des Kunststeines und seines Bindemittels]; ferner die Würde eines Doktors der *Naturwissenschaften* Herrn *Dionis Burger*, „Indisch Boschbaukundige“ aus Groningen (Holland) [Dissertation: Beiträge zur Lebensgeschichte der *Populus tremula L.*].

**Deutscher Verein von Gas- und Wasserfachmännern.** Unter dem Vorsitz von Direktor *E. Körting* (Berlin) fand am 17. und 18. Juni im Bad Harzburg die 61. Jahresversammlung des Vereins statt. Dem im „Journal für Gasbeleuchtung“ vom 5. Juni erschienenen Jahresbericht des Vorstandes entnehmen wir, dass der Verein 1141 Mitglieder zählt, gegenüber 1167 im Vorjahr. Zum neuen Vorsitzenden wurde von der Versammlung Baurat *Tillmetz* (Frankfurt) gewählt. Vorträge wurden u. a. gehalten von Oberingenieur *Schäfer* (Dessau) über „Lage und Aussichten des Gasverbrauches“, vom Generalsekretär des Vereins, Dr. *K. Bunte*, über „Die Wärmewirtschaft auf Gaswerken“, von Direktor *Pohmer* (Berlin) über „Instandhaltung von Gaswerken“ und von Dr.-Ing. *Scheelhaase* (Frankfurt) über „Die Wasserverluste und ihre Einschränkung“.

## Konkurrenzen.

**Bauliche Ausgestaltung der Wiener Kliniken** (vergleiche Band LXXV, S. 164, 3. April d. J.). Im Ideen-Wettbewerb, für den durch die „Wiener Aktion des S. I. A. und der G. e. P.“ die Preise zur Verfügung gestellt worden sind, teilt die „Zentral-Vereinigung der Architekten Oesterreichs“ folgendes Ergebnis mit:

Die drei besten Arbeiten seien von so hervorragender Qualität, dass das Preisgericht drei I. Preise zuerkannt habe; dafür fielen die vorgesehenen zwei II. Preise aus. Es erhielten:

I. Preis ex aequo (20000 Kr.) Arch. *Jos. Hofbauer* und *Wilhelm Baumgarten*.

I. Preis ex aequo (20000 Kr.) Arch. *Baurat Alfred Keller*.

I. Preis ex aequo (20000 Kr.) Arch. *Rudolf Perco*.

III. Preis ex aequo (10000 Kr.) Arch. *Hans Schmitzek*.

III. Preis ex aequo (10000 Kr.) Arch. *Heinr. Schmid* und *Hermann Aichinger*.

III. Preis ex aequo (10000 Kr.) Arch. *Franz Kaym* und *Alfons Hetmanek*.

Für insgesamt 60000 Kr. angekauft wurden 10 Projekte (deren Verfasser erst mit ihrer Zustimmung bekannt gegeben werden dürfen) mit den Motto: „Ortof“, „Caesarea“, „1920“, „Saluti et solatio aegrorum“, „Kline“, „Wenn schon denn schon“, „Gesundbrunnen“,

<sup>1)</sup> 11 Mann, netto! Bei den teuren Zeiten!

Der alte Setzer.

„Hertili“, „Die Hilfreiche“ und „Salus“. — Mit je 2000 Kr. entschädigt wurden die übrigen 12 Arbeiten.

Das Ergebnis der Arbeiten, so wird berichtet, war ein sehr befriedigendes und die „Zentralvereinigung“ nimmt diese Gelegenheit neuerlich zum Anlass, ihren Schweizer Kollegen den wärmsten Dank auszusprechen. Sie betont nochmals, dass die Hilfe auch in geistiger Beziehung nicht zu unterschätzen sei.

**Landwirtschaftliche Schule in Sitten.** Zur Erlangung von Entwürfen für eine vier Gebäude umfassende landwirtschaftliche Schule in Château-Neuf bei Sitten eröffnet das Departement des Innern des Kantons Wallis einen Wettbewerb unter allen schweizerischen und in der Schweiz niedergelassenen Architekten. Einlieferungstermin ist der 31. August 1920.<sup>1)</sup> Das Preisgericht besteht aus den Architekten *E. Fatio* in Genf, *A. Burnat* in Vevey und *F. Könitzer* in Worb, sowie Direktor *Schneider* der landwirtschaftlichen Schule Münsingen und Maler *Morand* in Martigny. Zur Erteilung von drei bis vier Preisen steht ihm die Summe von 9000 Fr. zur Verfügung. Der Preis für allfällige Ankäufe nicht-prämiierter Projekte ist auf 500 Fr. festgesetzt. Falls der Verfasser des im ersten Rang prämierten Entwurfes nicht mit der Ausführung des Baues betraut wird, erhält er eine Entschädigung von 1000 Fr. Verlangt werden ein Situationsplan 1:500, sämtliche Grundrisse, Fassaden und Schnitte 1:100 und ein perspektivisches Bild. Das Programm nebst Beilagen kann gegen Erlag von 5 Fr., die bei Einreichung eines Entwurfes zurückgestattet werden, vom Département de l'Intérieur, Service des Constructions, in Sion bezogen werden.

**Neubau der Schweiz. Volksbank in Zürich.** Wir haben etwas zu berichtigen. Als Verfasser des vom Preisgericht „angesichts der hohen Qualität der Architektur“ zum Ankauf empfohlenen Entwurfes „Die Zeit“, das wir auf Seite 40 letzter Nummer veröffentlicht haben, nannten wir Architekt Hermann Kuhn. Anlässlich unserer üblichen Versendung der Belegexemplare haben wir indessen die Feststellung gemacht, dass dieser Verfasser identisch ist mit Herrn Herm. Kuhn, Bauzeichner, Seefeldstr. 30, Zürich 8. Damit wäre der Gegensatz zwischen den mangelhaften Grundrisse und der wirklich bestechend schönen Federzeichnung der Perspektive erklärt.

Die „Schweiz. Volksbank“ hat den Bauauftrag erteilt an die Verfasser der Entwürfe im I. und IV. Rang: Arch. *Otto Honegger* in Zürich und Arch. *Hans W. Moser* in Herrliberg, die sich zu einer Firma vereinigt haben.

**Neue Brücke über den Limfjord zwischen Aalborg und Nørresundby, Dänemark** (Band LXXV, Seite 127). In diesem Wettbewerb waren ursprünglich drei Preise von 10000, 6000 und 4000 dän. Kronen angesetzt worden. Die ausschreibende Behörde hat sie nunmehr auf 15000, 10000 und 5000 Kr. erhöht. Der Beitrag für anzukaufende Entwürfe bleibt mit 2000 Kr. unverändert.

## Literatur.

**Der durchlaufende Bogen auf elastischen Stützen.** Ein Berechnungsverfahren für die Praxis von *A. Strassner*. Mit etwa 400 Textabbildungen. Berlin 1919. Verlag W. Ernst & Sohn. Preis geh. 22 M., geb. 26 M.

In der „Schweizer. Bauzeitung“, Band LXXII, Nr. 12/13, hat der Verfasser vorgenannten Werkes bereits einmal über ein Verfahren zur Berechnung durchlaufender Bogen auf elastischen Pfeilern geschrieben. In jener Abhandlung ist der gelenklose Bogen auf starren Kämpfern das Grundsystem; der Einfluss der Nachgiebigkeit der Stützen wird sodann zusätzlich als Wirkung der durch diese Nachgiebigkeit eintretenden Veränderung der Bogenkraft berücksichtigt. Diese Art der Berechnung gestattet dem Verfasser eine unmittelbare Anlehnung an sein bedeutsames Buch der Praxis: *Neuere Methoden zur Statik der Rahmentragwerke und der elastischen Bogenträger*, das u. a. ein rasches Aufzeichnen der Einflusslinien für gelenklose Bogen ermöglicht.

Das neue Buch Strassners über durchlaufende Bogen auf elastischen Stützen entwickelt ein sehr praktisches Berechnungsverfahren, das sich auf dem durchlaufenden Balken auf frei drehbaren oder elastisch eingespannten, jedoch wagrecht verschiebbaren Stützen als Grundsystem aufbaut; als einzige Unbekannte erscheinen alsdann die wagrechten Schubkräfte, die, am Fusse der Stützen wirkend, deren Verschiebung im Grundsystem wieder rückgängig

<sup>1)</sup> Das vom 25. Juni datierte Programm konnten wir trotz unserer wiederholten Bemühungen erst jetzt erhalten; unsere Leser wollen daher die Verspätung der vorliegenden Mitteilung entschuldigen.

Red.