

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 103/104 (1934)  
**Heft:** 7

**Nachruf:** Sommer, Hermann

### **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:** 13.01.2026

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

Transportgütern der Eisenbahn mittels eigener Kraftwagen überbunden worden. Hierzu hat die Deutsche Reichsbahn, der Ende 1932 nur 76 Lastkraftwagen zur Verfügung standen, für eine Lieferung im Laufe des Winters 1933/34, zunächst 1140 Lastkraftwagen verschiedener Grösse bestellt, und zwar a) 200 leicht bewegliche, auch auf schlechten Wegen verwendbare Dreiachsler, zur Hälfte für 1,5 bis 2 t Nutzlast und 60 km/h Maximalgeschwindigkeit, zur andern Hälfte für 3 bis 4 t und 50 km/h; b) Zweiachsler für maximal 50 km/h, nämlich 540 Stück für 3 t und 400 Stück für 5 t Nutzlast. — Die Dreiachsler erhalten Vergasermotoren (bis 65 PS bei maximal 2700 Uml/min, bezw. bis 75 PS bei maximal 5000 Uml/min), die Zweiachsler Diesel- (meist Viertakt-) Motoren zu 60 bis 70 PS bei 2000 oder 1500 Uml/min, bezw. von 85 bis 100 PS bei 1400 bis 1600 Uml/min (bei einer Zweitakt-Bauart: von 90 PS bei 1700 Uml/min). Die leichteren dreiachsigen Wagen sind mit Oeldruckbremsen, die schwereren Dreiachsler, wie auch die zweiachsigen Wagen, mit einer durchgehenden Druckluftbremse ausgerüstet, die leichten einachsigen Anhänger mit mechanischen Auflaufbremsen. Alle dreiachsigen, die leichteren und auch ein Teil der schweren zweiachsigen Wagen erhalten Scheibenräder, der Rest der schweren Zweiachswagen Stahlguss-Speichenräder.

**Fortschritte im Bau von Flugmotoren.** Den Dieselmotor empfiehlt im Flugbetrieb schon seine geringere Brandgefahr. Eine Uebersicht über den heutigen Entwicklungsstand der Diesel-Flugmotoren von F. A. F. Schmidt in der VDI-Zeitschrift vom 4. Nov. 1933 wird in der gleichen Nummer ergänzt durch eine Mitteilung von E. Everling über die Widerstandsverminderung von Sternmotoren. Ein Dieselmotor ist zwar etwa 20 % schwerer als ein Vergasermotor gleicher Leistung, verbraucht jedoch pro PSh etwa 30 % weniger Brennstoff, sodass von rd. 600 km Reichweite an der Vergleich des mitzuführenden Gesamtgewichts von Motor und Brennstoff zu Gunsten des Dieselantriebs ausfällt. Die Drehzahl liegt bei Diesel-Flugmotoren heute noch bei 1800 bis 2100 Uml/min, bei zahlreichen Vergaser-Flugmotoren schon bei 2200 bis 2700 Uml/min. Für die erstrebte Steigerung der Mitteldrücke im Dieselmotor ist das Auflade-, sowie das Zweitakt-Verfahren vorteilhaft. Der relativ hohe Luftwiderstand der sog. Sternmotoren (mit Sternanordnung der Zylinder) kann durch Verkleiden stark vermindert werden. Sowohl beim Vergaser- wie beim Dieseltyp hat die Sternform Luftkühlung ermöglicht, während der Reihomotor Wasserkühlung, mit dem entsprechenden Wassergewicht, erfordert.

**Neue Stahlschienen der P. L. M.** Der seit 1889 von 5,8 auf rund 18 Milliarden tkm angewachsene Verkehr der Linie Paris-Marseille (2052 km Geleise) und die stark erhöhten Raddrücke, bisher durch die Steigerung der Schwellenzahl von 1166 auf 1875 pro km bewältigt, veranlassen nun die P. L. M., den alten, 142 mm hohen Schienentyp von 48 kg/m durch einen neuen, 178 mm hohen, von 62 kg/m zu ersetzen, dessen Trägheitsmoment um 118 % grösser ist als das frühere. Starke Unterlagplatten zum Aufbau auf Holzschwellen, Stossflaschen für je sechs Verbindungsschrauben (statt 4, wie bisher), sowie in der Mitte der Schienen angebrachte Arretierwagen zur Verhinderung der Schienenwanderung vervollständigen die neue Oberbau-Ausrüstung; die 24 m langen, neuen Stahlschienen werden je auf 40 Schwellen (also 1666 pro km) verlegt. Hierbei leisten vierrädrige, fahrbare Tragrahmen (diplorys), je einer zum Anheben und Tragen der beiden Schienenenden, beste Dienste. (Génie Civil, 27. Januar 1934).

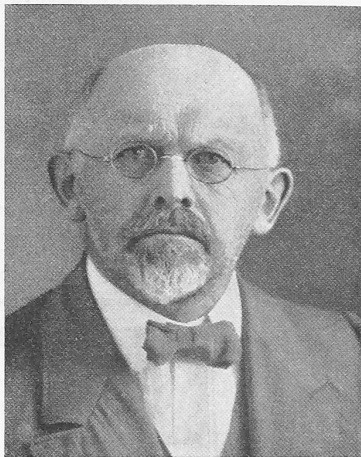
**„Oeuvre“, der welschschweizerische Werkbund,** hat in der Presse den Kampf aufgenommen für eine künstlerische Besserung der Werbemittel des Genfer Verkehrsvereins. Dem im Januarheft der „Oeuvres“ abgebildeten Muster einer solchen Drucksache nach zu schliessen, ist die Aktion allerdings dringend nötig, sodass wir ihr zum Nutzen der Stadt besten Erfolg wünschen.

**Das naturhistorische Museum in Bern,** ein wie die benachbarte neue Landesbibliothek (vergl. Bd. 99, S. 4\* u. 16\*) ganz moderner Bau, ist sozusagen vollendet. Seine Architekten sind W. Krebs

und H. Müller, die seinerzeit im Wettbewerb (Bd. 98, S. 310 u. 326) den ersten Preis davongetragen haben.

**Ein Blinden- und Altersheim in Genf,** chemin du Vallon, erbaut durch Architekt H. Minner in Genf, ist wiedergegeben im Januarheft des „Werk“. Bei aller Sachlichkeit trägt der kleine Bau die Züge lebenswürdiger Persönlichkeit; ferner bieten die z. T. besonderen konstruktiven Massnahmen des Innenausbau-Interesse.

**Kut-Stauwerk im Tigris (Irak); Submission.** Für dieses 500 m lange Stauwerk nebst Schiffahrts-Schleuse und Bewässerungskanal werden Submissionsangebote bis zum 5. Mai entgegen-  
genommen. Näheres ist zu erfahren beim  
Consulat Royal de l'Irak, 14 rue Charles Gal-  
land, Genève.



HERMANN SOMMER

INGENIEUR

10. Okt. 1868

1. Januar 1934

## NEKROLOGE.

† Ing. Hermann Sommer. Am ersten Tage des neuen Jahres verschied an einem Schlaganfall, 65jährig, Ing. H. Sommer (St. Gallen), durch eine ausserordentlich rührige Tätigkeit bei seinen Fachkollegen wohl bekannt. Auch die jüngere Generation hatte noch Gelegenheit, seinem Namen in Verbindung mit dieser oder jener bedeutsamen Projektangelegenheit zu begegnen; seine letzten Studien haben der Erstellung einer Standseilbahn auf den Säntis gegolten. Er war von Haus aus Bahnbauer. Wenn sich sein reger Geist später auch stark mit Fragen des Wasserbaues und der Schiffahrt abgegeben hat, so lag sein eigentliches und erfolgreiches Arbeitsfeld doch beim Bahnbau.

Hermann Sommer hat sich aus eigener Kraft aus einfachen Verhältnissen emporgearbeitet. In seiner Vaterstadt Winterthur besuchte er das Technikum. Als diplomierter Geometer war er zuerst mit Absteckungsarbeiten zum Bahnbau Landquart-Davos und an der Linie Sattel-Goldau beschäftigt. Wissensdrang und Drang nach vorwärts führten ihn aber nochmals zurück auf die Schulbank. Aus eigenem Erspartem bestritt er 1891 bis 1895 die Kosten für das Studium als Bauingenieur an der E.T.H. in Zürich. Seine Diplomarbeit galt dem Umbau des Hauptbahnhofes Zürich; die stark beachtete Arbeit wurde später in erweiterter Form publiziert. H. Sommer gebührt auch das geistige Eigentum an der Idee, durch Ablenkung der Sihl von der Allmend nach Altstetten das Sihlbett im Stadtgebiet trocken zu legen und für einen tiefliegenden Durchgangsbahnhof zu verwerten (Vgl. S.B.Z. in Bd. 72, Seite 223\*, Dez. 1918). Nach zwei anregenden Jahren bei Prof. Cd. Zschokke in Aarau und auf dem Tiefbauamt der Stadt Zürich war Sommer dann beim Bahnbau Stansstad-Engelberg beteiligt; von dort kam er an die interessanten Baustellen der Spiez-Frutigenbahn und der Martigny-Châteldard-Bahn. Die Aufnahme der Vorarbeiten für die Bodensee-Toggenburg-Bahn führten ihn 1904 nach St. Gallen; als Adjunkt des Oberingenieurs trat er in den Dienst des Unternehmens ein und leitete als Sektionsingenieur den Bau der an Viadukten und Tunneln reichen Strecke Sitterbrücke bis Lichtensteig samt dem Wasserfluh-Tunnel. — 1912 verselbständigte sich Sommer; gesammelte Erfahrungen, grosse Arbeitskraft und Arbeitslust gestatteten ihm dies sehr wohl. In der Folge projektierte er u. a. den Umbau des Bahnhofes Wädenswil und führte den Ausbau des Bahnhofes Appenzell durch; wohl im Anschluss an diese Arbeiten wendete er sich auch dem Plan einer Säntisbahn zu (Standseilbahn Schwägalp über die Nordwand).

In den letzten zwei Dezennien hat der Verstorbene seine Arbeitsliebe im besonderen auch wasserwirtschaftlichen Aufgaben zugewendet, der Rhein-Bodenseeschiffahrt, der Bodensee-Regulierung und der Ausbaufrage des alten Rheingerinnes vom Bodensee bis St. Margrethen. Für Basel-Bodensee legte er 1916 einen umfassenden Ausbauplan für alle Kraft- und Schifffahrtstufen vor und er war es auch, der 1919 recht eigentlich den Anstoss zur Wiederaufnahme der Frage der Bodenseeregulierung gab und sie auch selbst bearbeitete. — Nicht zu verwundern ist es, dass sich die St. Gallische Oeffentlichkeit der reichen Kenntnisse Sommers bediente und ihn in den Grossen Gemeinderat und während zwei Amtsdauern in den Kantonsrat berief. In letzten Jahren stand Sommer auch dem St. Gallischen Verkehrsverein als geschätzter Präsident vor.

Hermann Sommer hat so ein fast ungewöhnliches Mass von praktischer und ideeller, schöpferischer Fortschrittsarbeit geleistet. Und wenn es ihm auch nicht gelungen ist, alle die schwierigen und heiklen Probleme, an die er herangetreten ist, zu meistern, und wenn auch da und dort zustimmende Gefolgschaft und Erfolg ausblieben, so bleibt doch der Eindruck grosser und achtungsgebietender Lebensarbeit. Persönlich offen und aufrichtig, guten und frohen Sinnes, Jüngeren gegenüber stets hilfsbereit, besass er eine Natur, die einem bei näherer Bekanntschaft lieb werden musste. Er hat sich ein gutes Andenken gesichert.

H. Krucker.

## WETTBEWERBE.

Relief, Plastiken und Mosaiken für das neue kantonale Verwaltungsgebäude am Walchplatz in Zürich (Bd. 102, S. 74). Das Preisgericht hat folgenden Entscheid gefällt:

### Bildhauer:

- I. Preis (2000 Fr.): Walter Scheuermann, Zürich.
- II. Preis (1200 Fr.): Karl Geiser, Zollikon.
- III. Preis ex aequo (900 Fr.): Hermann Hubacher, Zürich;  
Emil Stanzani, Zürich.

Entschädigungspreise zu 600 Fr.: Franz Fischer, Sala Capriasca; Arnold Hünerwadel, Zürich; Ernst Gubler, Zürich, Otto Müller, Zürich, Otto Bänninger, Zürich.

### Maler:

- I. Preis (1800 Fr.): Paul Bodmer, Zollikerberg.
- II. Preis (1600 Fr.): Karl Hügin, Zürich.
- III. Preis (1100 Fr.): Oskar Lüthy, Zürich.
- IV. Preis (1000 Fr.): Karl Walser, Zürich.

Entschädigungspreise: 600 Fr. Margrit Veillon, Zürich; 500 Fr. Otto Baumberger, Unterengstringen; 500 Fr. Wilhelm Hartung, Zürich; 500 Fr. Jakob Gubler, Zollikon; Ankauf (400 Fr.) Adolf Funk, Zürich.

Alle Arbeiten werden vom 23. Februar bis 10. März in der Ausstellungshalle Letzigrund Zürich-Altstetten öffentlich ausgestellt, täglich geöffnet von 10 bis 19 h, Sonntags von 11 bis 19 h.

## LITERATUR.

Contribution à l'étude des courants liquides par Henry Favre, docteur ès Sc. techn. Mit 29 Abb. Verlag Rascher & Cie. A.-G., Zürich, Leipzig und Stuttgart, 1933. Preis kart. 5 Fr.

Diese Arbeit ist die erste wissenschaftliche Publikation des Wasserbaulaboratoriums an der E.T.H. Zürich. Sie verdankt ihre Entstehung, wie aus den veröffentlichten Ausführungsbeispielen hervorgeht, einem wirklichen Bedürfnis der Praxis. Im Vorwort weist der Verfasser mit Recht darauf hin, dass wohl von verschiedenen Forschern wissenschaftliche Arbeiten auf dem Gebiete der Hydrodynamik hervorgebracht worden sind, dass diese jedoch dem praktisch tätigen Ingenieur nicht viel nützen, der seine Aufgaben jederzeit rasch lösen können muss, wobei es ihm nicht darauf ankommt, dass er die Bewegung jedes einzelnen Flüssigkeitsteilchens genau kennt, sondern vielmehr darauf, dass er das Verhalten der ganzen Flüssigkeitsmasse als solcher zum Voraus berechnen kann.

Während die bisherige klassische Hydraulik nur die Rauigkeit und die Geschwindigkeitsänderungen zufolge Aenderung der Querschnitte und des Gefälles bei konstanter Abflussmenge zur Berechnung der Wasserspiegellage und der Energielinie heranzog, berücksichtigt die vorliegende Arbeit auch die ungleichmässige Verteilung der Geschwindigkeit im Querschnitt, sowie die Veränderlichkeit der Wassermenge durch Zuführung oder Entzug von Wasser. Der Einfluss der veränderlichen Wassermenge wird hiebei mit Hilfe des Impulssatzes (Projektion der Bewegungsgrösse auf die Fliessrichtung) mathematisch erfasst.

Im I. Kapitel werden auf Grund der ungleichen Verteilung der Geschwindigkeit im Querschnitt die „Koeffizienten“ der Bewegungsgrösse und der lebendigen Kraft definiert und die allgemeinen Differenzialgleichungen der Wasserspiegellage und der Energielinie für den stationären Abflussvorgang entwickelt. Ein weiteres Kapitel bringt die theoretischen Untersuchungen mit Bestätigung durch Modellversuche über den Unterwasserkanal des Kraftwerks Dogern [siehe auch „S.B.Z.“, Bd. 96, S. 230\* (1. Nov. 1933)], woraus namentlich der Einfluss der ungleichen Geschwindigkeitsverteilung auf die Wasserspiegellage und die Energielinie klar hervorgeht. Im III. Kapitel wird die Bestimmung der Wasserspiegellage bei zunehmender und abnehmender Wassermenge angegeben, wobei unter zulässigen vereinfachenden Annahmen an Stelle der Differenzialgleichung eine Gleichung mit endlichen Differenzen die

Rechnung ermöglicht. Die gute Uebereinstimmung der Berechnungen mit den Abflussvorgängen in der Natur wird an Hand von Modellversuchen nachgewiesen. Im IV. Kapitel, das den Schluss der Arbeit bildet, sind die Ergebnisse übersichtlich zusammengestellt.

Jeder Ingenieur, der mit Abflussvorgängen zu tun hat (z. B. Unterwasserkanal eines Kraftwerkes, in den die einzelnen Turbinen unter einem bestimmten Winkel ausgiessen; Ablaufkanal eines Ueberlaufs, wobei das überfallende Wasser unter einem bestimmten Winkel in den Kanal eingeführt wird; Einführung von Seitenbächen in einen Kraftwerkstollen u. a. m.) und dem daran gelegen ist, solche in einwandfreier Weise zum Voraus berechnen zu können, wird die Abhandlung von Dr. Favre begrüssen, deren Anschaffung sich schon anlässlich einer einzigen einschlägigen Berechnung reichlich bezahlt macht.

M. Lichtenhahn.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten.

Elektrische Schaltvorgänge und verwandte Störungserscheinungen in Starkstromanlagen. Von Dr. Ing. Reinhold Rüdenberg, Chef-Elektriker der Siemens-Schuckertwerke. Dritte, vermehrte Auflage. Mit 281 Abb. und einer Tafel. Berlin 1933, Verlag von Julius Springer. Preis geb. 42 M.

Für den Text-Teil verantwortlich die REDAKTION:

CARL JEGHER, WERNER JEGHER, K. H. GROSSMANN.

Zuschriften: An die Redaktion der S. B. Z., Zürich, Dianastrasse 5 (Telephon 34507).

## MITTEILUNGEN DER VEREINE.

### S.I.A. Section de Genève.

#### Composition du comité.

Le Comité de la section a été renouvelé pour 1934/1935 de la façon suivante:

Paul Reverdin, architecte, Président; Jules Calame, ingénieur, Vice-Président; Fred. Gampert, arch., Trésorier; M. Humbert, ing., Secrétaire; Arn. Hoechel, arch., Fr. Bolens, ing., Victor Rochat, ing.

### S.I.A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

#### Protokoll der 7. Sitzung, 24. Januar 1934.

Mit der Begrüssung der 135 anwesenden Mitglieder und Gäste, insbesondere des Referenten des Abends, eröffnet der Präsident, Arch. H. Naef, die Sitzung. Ein Protokoll liegt nicht vor, die allgemeine Umfrage wird nicht benützt, sodass Obering. Hans Blattner mit seinem Vortrag

„Das Rheinkraftwerk von Kembs“ sogleich beginnen kann. Das Referat hierüber wird im Textteil erscheinen.

Nach dem lebhaften Beifall dankt der Präsident dem Referenten im Namen des Auditoriums und des Vorstandes und weist auf das erfreuliche Zusammenwirken der technischen Kräfte verschiedener Länder in sachlicher Arbeit hin. Da die Diskussion nicht benützt wird, kann die Sitzung um 22.30 Uhr geschlossen werden.

Der Protokollführer: A. G.

### G.E.P. Association Amicale Parisienne.

#### Fête d'Hiver 1934.

La fête d'hiver avec soirée dansante que nous avons annoncée pour le 10 février a été reportée au

**Samedi, 24 février, à l'Hôtel du Pavillon.**

Tous nos camarades du Poly se trouvant de passage à Paris à la date du 24 février sont cordialement invités d'y assister avec leurs dames pour passer quelques heures avec nos Anciens habitant Paris. Toute correspondance est à adresser au Trésorier

H. F. Weber, ingénieur  
44, Rue de Lisbonne, Paris.

## SITZUNGS- UND VORTRAGS-KALENDER.

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge (sowie auch nachträgliche Aenderungen) bis spätestens jeweils Mittwoch 12 Uhr der Redaktion mitgeteilt sein.

21. Februar (Mittwoch): S. I. A. Sektion Zürich, 20.15 h im Auditorium I der E. T. H. Hauptgebäude, Eingang Rämistrasse. Vorträge mit Lichtbildern über: „Das Fernheizkraftwerk der E. T. H.“. Prof. H. Quiby: Zweck, Grundlagen und Ausführung. Prof. Dr. B. Bauer: Bericht über die vorläufigen Betriebsergebnisse; Ausblick über die Rolle der Heizkraftwerke in der schweiz. Energiewirtschaft.
23. Februar (Freitag) 20.15 h: Kolloquium für Flugwesen im Auditorium 4b, Hauptgebäude E. T. H. Zürich, Eingang Tannenstrasse. Sektionschef Ing. R. Gsell wird sprechen über: „Das Problem der Blindlandung“.
28. Februar (Mittwoch): S. I. A. Sektion Basel, 20.15 h im Restaurant zum „Braunen Mutz“. Lichtbildervortrag von Ing. H. Waetjen, Basel: „Gas-Fernversorgungsanlagen“.