

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 69/70 (1917)  
**Heft:** 6

## 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:** 23.02.2026

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

sich allmählich auflösen in mehr spinnwebeartige, darum durchaus nicht schwächere Netzwerke; wie sich auch die Laienwelt wird gewöhnen müssen, das Kraftspiel in diesen Formen zu durchschauen und seine Schönheiten zu würdigen.

Und dann in volkswirtschaftlicher Hinsicht: man denke sich den Telegraph und das Telefon hinweg, wobei auch die Eisenbahn in die Unvollkommenheit ihrer Anfangsstadien zurückzuversetzen wären; man lasse das Drahtseil unbekannt werden, womit die Leistungen unserer Bergwerke, Transport- und Ladevorrichtungen, Bagger usw. auf ein Minimum herabgehen, ja undenkbar sind, so würde dies genügen, um unsere Landschaft von den meisten Drähten zu säubern. Aber es würde uns auch an die Grenze der mittelalterlichen Barbarei zurückversetzen.

Wir wollen also die Drahtkultur gelten lassen, jedoch nicht im ironischen Sinne. Wer sich aber noch nicht begeistern kann für die Schönheiten dieser Kultur, der sei darob nicht hochmütig gescholten. Er sei aber eingeladen, wenigstens zuwartend mit uns auf einen etwas erhöhten Standpunkt neben jene Modestrasse zu treten, auf der das Tagesgeschwätz über die allein wahre Kunstrichtung, über das einzig berechtigte Stadtbild und die Technik, die nicht in die Landschaft passt, herumgeboten wird. Ich bin fest überzeugt, dass gesundere Anschauungen wieder die Oberhand gewinnen werden, die Ansätze dazu sind schon da. Wir wollen uns freuen über den Wandel des Geschmackes, der neben der Natur und den Erzeugnissen der Phantasie auch der Technik ihren Schönheitspreis zuerkennt.

### Miscellanea.

**Elektrische Kabeltreidelei.** Auf einer 5 km langen Strecke des Marne-Rhein-Kanals ist vor etwa Jahresfrist versuchsweise ein neues System elektrischer Treidelei mittels längs des Ufers angeordneter, endloser Kabel erprobt worden, das mit Rücksicht auf die günstigen, damit erzielten Ergebnisse wohl bald eine ausgedehntere Verwendung finden dürfte. Die zwischen Foug und Pagny-sur-Meuse gelegene Strecke umfasst drei nahe aufeinanderfolgende Schleusen, zwei Brücken, zwei Hafenbecken, einen nur 6,2 m breiten, 867 m langen Tunnel und Kurven sehr kleinen Halbmessers, sodass sie sich in vortrefflicher Weise zur Vornahme von Versuchen eignete. Das angewandte System der Treidelei mittels endloser Kabel ist zwar nicht neu; doch stammen die ersten Ausführungen aus der Mitte der achtziger Jahre, als nur die Dampfmaschine als Antriebsmotor zur Verfügung stand, sodass die Anlage für Kanäle mittleren Verkehrs sich als zu kostspielig erwies. Der Gedanke wurde nun vor einigen Jahren

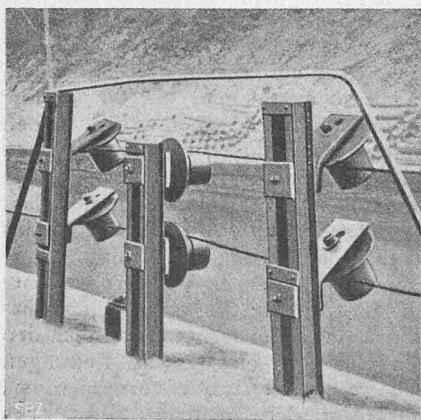


Abb. 3. Leitvorrichtung der Kabel in konkaver Kurvenstrecke.

von der Compagnie Générale électrique de Nancy wieder aufgenommen, die auch die genannte Versuchsanlage eingerichtet hat.

Die der Zeitschrift „La Nature“ entnommenen Abbildungen 1 bis 3 lassen die Anordnung des endlosen Kabels erkennen. Es ist je nach den vorliegenden Verhältnissen in Strecken von 300 bis 1000 m eingeteilt, die über elektrisch betriebene Kabelwinden laufen. Für die Treidelei nach der einen Richtung dient der obere, für jene in der andern Richtung der untere Strang. Das Anhängen und Ab-, bzw. Umhängen des Schiffes besorgt der am Ufer folgende Kabelwärter, der mittels eines gewöhnlichen Drehschalters die Drehstrom-Antriebmotoren je nach Bedarf in oder ausser Betrieb setzt. Das Kreuzen zweier Schiffe erfolgt im allgemeinen an den Kabelendpunkten; doch kann es auch unterwegs an jeder beliebigen Stelle vorgenommen werden.

Die Antriebwinden sind derart berechnet, dass sie einem einzeln fahrenden Schiff sowohl auf gerader Strecke als in den Krümmungen eine Geschwindigkeit von 3 bis 4 km/h erteilen können, was gegenüber der Pferdetreidelei eine ganz erhebliche Geschwindigkeitsvermehrung bedeutet. In den Kurven sind besondere Leitrollen-Einrichtungen erforderlich, von denen eine in Abbildung 3 wiedergegeben ist. Auf der Tunnelstrecke werden zwei bis vier Schiffe gleichzeitig befördert, wobei dann, mit einem Kraftaufwand

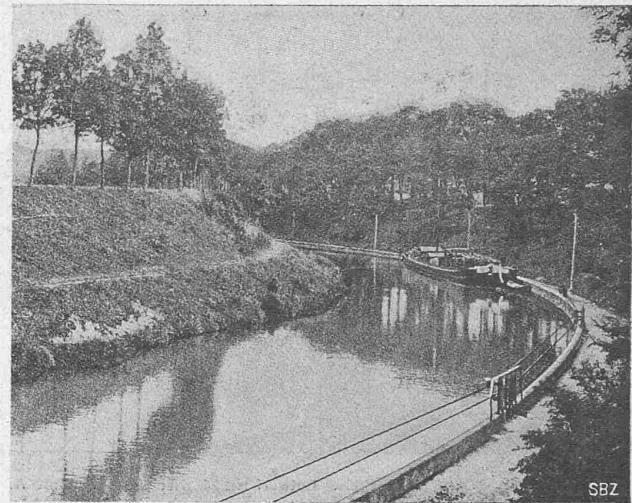


Abb. 1. Elektrische Kabel-Treidelei auf dem Marne-Rhein-Kanal.

von 25 bis 30 PS, trotz des starken Stauwiderstands die Geschwindigkeit noch 1,8 bis 1,4 km/h beträgt.

Als Erstellungskosten einer elektrischen Kabeltreidelei-Anlage, gerechnet mit den vor dem Krieg gültigen Ansätzen, werden 25000 Fr./km angegeben. Ueber die Betriebskosten können jedoch wegen des auf der Versuchsstrecke gegenwärtig geringen Verkehrs noch keine zuverlässigen Zahlen mitgeteilt werden; sie dürften etwa um ein Drittel geringer sein, als bei der Pferdetreidelei. Auch enthält unsere Quelle keine näheren Angaben über die Konstruktion des Antriebs, insbesondere der für die Anfahrperiode vorgesehenen Einrichtungen.

**Sulfitspiritus als Motorbrennstoff.** Sulfitspiritus, ein aus dem Abfallwasser der Holzcellulose-Erzeugung gewonnener Alkohol, soll in Schweden mit Erfolg als Triebstoff für Automobile verwendet werden. Da die schwedische Sulfitspiritus-Erzeugung gegenwärtig drei Mill. Liter jährlich beträgt, sie jedoch, wie wir in der „Z. d. V. D. I.“ lesen, leicht auf das Neunfache gesteigert werden könnte, dürfte die weitere Entwicklung dieser Frage für Schweden von grossem wirtschaftlichem Interesse sein. Auch in Deutschland sollen die Cellulosefabriken Anlagen zur Verarbeitung ihrer Abwässer auf Sulfitspiritus errichtet haben, was auch insoffern von Vorteil ist, als diese Abwässer jetzt die Flüsse stark verunreinigen und die Fischzuchtschäden.



Abb. 2. Antriebwinde mit Transformatorenstation.

**Neubauten im Hafen von Amsterdam.** In Verbindung mit der Verbreiterung und Vertiefung des von Ymuiden nach Amsterdam führenden Nordseekanals, über die wir seinerzeit in Band LXVI, S. 178 (9. Oktober 1915) kurz berichtet haben, soll nun auch der Amsterdamer Hafen vergrössert werden. Die beabsichtigten Neuanlagen umfassen einen Petroleumshafen, einen Holzhafen, sowie

einen neuen Aussenhafen, der vom Nordseekanal aus ohne Unterfahrt der Hohenzollernbrücke erreichbar sein wird und endlich ein neues Hafenbecken für Rheinschiffe.

**Erweiterung des Wasserwerks in Mannheim.** Durch die vor einigen Jahren vorgenommene Vergrösserung des Wasserwerks der Stadt Mannheim ist dessen tägliche Leistung von 15000 auf 37000 m<sup>3</sup> erhöht worden. Ueber die betreffenden Erweiterungsarbeiten, die gleichzeitig die Erstellung einer Enteisungsanlage umfassen und Gesamtkosten von 2,9 Mill. Franken erfordert haben, berichtet in ausführlicher Weise Direktor *J. Pichler* in den fünf ersten Nummern dieses Jahrgangs des „Journal für Gasbeleuchtung und Wasserversorgung“.

**Untergrundbahn in Madrid.** Das Projekt des Ingenieurs Otamendi für den Bau einer Untergrundbahn in Madrid ist vom spanischen Arbeitsminister genehmigt worden. Es umfasst vier zweispurige, elektrisch betriebene Linien, die die Hauptstadt und die ihr einverleibten Vororte in nord-südlicher und west-östlicher Richtung durchziehen. Die erste (Nord-Süd-) Linie soll in drei Jahren, die übrigen in acht Jahren vollendet werden.

### Nekrologie.

† **H. U. Meister.** Nach mehrwöchentlicher Krankheit ist in seinem achtzigsten Lebensjahr a. Stadtforstmeister Ulrich Meister am Morgen des 3. Februar zu Zürich gestorben. Am 14. Januar 1838 als Sohn des Kreisförsters in Benken (Kt. Zürich) geboren, entschloss er sich nach Besuch der kantonalen Mittelschulen dem Berufe des Vaters treu zu bleiben und bezog im Herbste 1856 die Forstabteilung, an der damals vor Jahresfrist ins Leben getretenen Eidgenössischen Technischen Hochschule, die er nach fröhlich durchlebter Studienzeit im Herbste 1858 mit dem Diplom als Förster verliess. Die beiden folgenden Jahre benutzte Meister zur Fortsetzung der Studien in Giessen und zu mehrfachen Reisen in Deutschland.

Seine erste praktische Betätigung fand er als Forstverwalter der Stadt Stein a. Rh. und des Klosters Katharinenthal von 1860 bis 1862. Die nächsten beiden Jahre diente er dem Kanton Zürich als Forstadjunkt und war dann von 1864 bis 1875 als Forstmeister des I. kantonalen Kreises tätig. In letzterem Jahre trat er als Forstmeister in die Verwaltung der Stadt Zürich über, welches Amt er vierzig Jahre lang versehen hat. In dieser Stellung hat er den ausgedehnten, im Sihltal gelegenen Waldbesitz der Stadt Zürich nach den Grundsätzen moderner Forstwirtschaft ausgestaltet, sodass auch von ferne her Fachleute zur Besichtigung zugereist kamen und Meister sich in Fachkreisen einen besonders geachteten Namen erwarb. Seine Leistungen wurden auch von der Zürcher Hochschule anlässlich ihrer 50. Gründungsfeier 1883 durch Verleihung des Dr. phil. h. c. anerkannt.

In der ersten Zeit der 1869 gegründeten G. e. P. war Meister ein eifriges Mitglied derselben und hat auch an den ersten Reorganisationsbestrebungen der Jahre 1877 bis 1881 wacker mitgewirkt. Den ältern Kollegen ist der fröhliche Empfang noch gut in Erinnerung, den uns der „Sihlherr“ bei Anlass des 25. Gedenktages der Gründung der G. e. P. am 9. Juli 1894 in seinem „Forsthaus Sihlwald“ bereitet hat. Seither hat ihn mehr und mehr die kantonale und eidgenössische Politik in Anspruch genommen und dadurch den Kreisen seiner ehemaligen Studiengenossen allmählich etwas entfremdet.

Sache der Tagespresse ist es, sein öffentliches Wirken im kantonalen Rate, sowie im schweizerischen Nationalrat, dem er von 1892 bis 1911 angehörte, und a. a. O. zu würdigen. Auch als Soldat hat U. Meister dem Vaterland seine Dienste mit Erfolg und grossem Eifer gewidmet, anfänglich im Generalstab und sodann bis 1899 als Oberst-Divisionär der Zürcher Division. Es war ihm vergönnt, in besonders vielseitiger Weise seine Kräfte und Fähigkeiten der Allgemeinheit zu widmen, die solches auch dankbar anerkannt hat.



SBZ

Ulrich Meister  
a. Stadtforstmeister von Zürich  
Geb. 14. Jan. 1838

Gest. 3. Febr. 1917

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.  
Dianastrasse 5, Zürich 2.

### Vereinsnachrichten.

#### Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

##### PROTOKOLL

der IV. Sitzung des Wintersemesters 1916/1917,  
Freitag den 12. Januar 1917 im „Bürgerhaus“ Bern.

Vorsitz: Arch. *W. Keller*, Präsident; anwesend 40 Mitglieder.

1. In die Sektion wird aufgenommen Ing. *H. Habich*, bisher Mitglied der Sektion Aargau.

2. Der Vorsitzende gibt Kenntnis von der Ernennung unseres verdienten Mitgliedes Herr *Leontz Held*, Direktor der schweizerischen Landestopographie, zum Doktor honoris causa der Eidg. Technischen Hochschule in Zürich, zu welchem Anlass der Vorstand im Namen des Vereins Herrn Direktor Held beglückwünscht hat.

3. Hierauf erhält Herr *Rob. Gassmann*, Ingenieur der schweizerischen Landestopographie, das Wort zu seinem Vortrage:

† **J. C. Schneiter.** Im besten Mannesalter von 42 Jahren verschied am 31. Januar in Winterthur, wo er zur Erholung weilte, Ingenieur Johann Conrad Schneiter, Lehrer für Tiefbau am Kantonalen Technikum in Burgdorf. Schneiter stammte aus Niederneufarn im Thurgau, wo er am 13. August 1874 geboren wurde. Versehen mit dem Maturitätszeugnis der Kantonschule Frauenfeld trat er im Jahre 1892 in die Bauingenieurschule der Eidgenössischen Technischen Hochschule ein, an der er im März 1896 das Diplom erwarb. Bis 1901 war er der Reihe nach in Ungarn, Galizien und Dalmatien beim Bau der Temesvar-Módos-Lokalbahn, des Dniester-Viadukts in Zaleszyki und der Linie Dolny-Glavsk-Bocche di Cattaro tätig. Als Ingenieur bei der Landesregierung für Bosnien und Herzegovina befasste er sich von 1901 bis 1905 mit der Trassierung und dem Bau der Bahnlinie Sarajevo-Ostgrenze. Bis 1910 war er darauf beim Bau der Schmalspurbahn Weiz-Anger-Birkfeld, dann bei jenem der Bristenstrasse in Amsteg beschäftigt. Seit 1913 war er Hauptlehrer für Strassen-, Wasser- und Eisenbahnbau am Technikum des Kantons Bern in Burgdorf, wo er als tüchtige Lehrkraft sehr geschätzt war und sowohl bei den Behörden und seinen Kollegen, als auch bei seinen Schülern hohe Achtung genoss.

### Konkurrenzen.

#### Bebauungsplan der Gemeinde Leysin.

Zur Erlangung von Entwürfen zu einem neuen Bebauungsplan der Gemeinde schreibt der Gemeinderat von Leysin einen Ideen-Wettbewerb aus unter den im Kanton Waadt niedergelassenen Architekten, Ingenieuren

und Geometern. Als Termin für die Einreichung der Entwürfe ist der 1. Mai 1917 bestimmt. Dem Preisgericht gehören an die Herren *H. Grivaz*, Chef de service au Département des Travaux Publics, *C. F. Bonjour*, Architekt in Lausanne, *W. Cosandey*, Ingenieur in Montreux, sowie als Vertreter des Gemeinderats von Leysin *Eugène Barroud*, syndic, und *Charles Barroud*. Zur Erteilung von vier Preisen sind dem Preisgericht 5000 Fr. zur Verfügung gestellt. Die prämierten Entwürfe werden Eigentum der Gemeinde, der ausserdem das Recht zusteht, weitere Projekte zum Preise von 600 Fr. anzukaufen. Für den Fall, dass die Bearbeitung des endgültigen Plans nicht dem mit dem ersten Preise ausgezeichneten Bewerber übertragen wird, erhält dieser eine Entschädigung (surprime) von 1000 Fr.

Verlangt werden: 1 Plan 1:2000, Längenprofile der projektierten Verkehrswege 1:2000 und 1:200, Querprofile 1:100, Entwurf zu einer Bauordnung. Das ausführliche Programm kann nebst einem Plan 1:2000 im Doppel beim „Greffé municipal de Leysin“ unentgeltlich bezogen werden.