

Objektyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **69/70 (1917)**

Heft 6

PDF erstellt am: **21.09.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

einen neuen Aussenhafen, der vom Nordseekanal aus ohne Unterfahren der Hem-Brücke 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 m³ erhöht worden. Ueber die betreffenden Erweiterungsarbeiten, die gleichzeitig die Erstellung einer Enteisungsanlage umfassen und Gesamtkosten von 2,9 Mill. Franken erfordern, 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 Kreisförstlers in Benken (Kt. Zürich) geboren, entschloss er sich nach Besuch der kantonalen Mittelschulen dem Berufe des Vaters treu zu bleiben und bezog im Herbst 1856 die Forstabteilung, an der damals vor Jahresfrist ins Leben getretenen Eidgenössischen Technischen Hochschule, die er nach fröhlich durchlebter Studienzeit im Herbst 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 Katharinental 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 letztgenanntem 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 älteren 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.



Ulrich Meister
a. Stadtforstmeister von Zürich
Geb. 14. Jan. 1838 Gest. 3. Febr. 1917

† **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 Niederneunforn im Thurgau, wo er am 13. August 1874 geboren wurde. Versehen mit dem Maturitätszeugnis der Kantonsschule 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-Módoser-Lokalbahn, des Dniester-Viadukts in Zaleszyki und der Linie Dolny-Glavskabocche 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 Ideenwettbewerb 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 „Greffe municipal de Leysin“ unentgeltlich bezogen werden.

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 *Leonz 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 schweiz. Landestopographie, das Wort zu seinem Vortrage:

„Mitteilung über das neue schweiz. Landesnivellement und Vorweisung des Nivellier-Instrumentes Zeiss-Wild“.

Einleitend bemerkt Herr Gässmann, dass das neue Landesnivellement nicht nur eine Wiederholung, sondern wesentlich eine Ergänzung und Erweiterung des ersten Präzisionsnivellementes sei, das in den Jahren 1864 bis 1887 ausgeführt wurde. Das Landesnivellement als Teil der Landesvermessung bildet aber in seiner Durchführung und Anlage nicht nur das Gerippe für alle Höhenvermessungsarbeiten, sondern es bietet auch der wissenschaftlichen Forschung eine Reihe von Ergebnissen, die Aufschluss über Form und Formveränderung der Erde im allgemeinen gestatten.

Die Linienzüge, denen das neue Landesnivellement folgt, waren durch Karten im Masstab 1:500 000 illustriert.

Ueber die Form und Verteilung der Fixpunkte und deren Versetzung gibt der Vortragende an Hand von Modellen und Zeichnungen Aufschluss. Es wird grosser Wert darauf gelegt, die Fixpunkte stets in Gruppen zu versetzen, um eventuelle Aenderungen rasch und sicher feststellen zu können. Im allgemeinen sind zuverlässige Objekte, an welchen Fixpunkte befestigt werden, selten, weshalb eher Gewicht darauf gelegt wird, wenig aber dagegen um so zuverlässigere Punktgruppen zu erstellen.

Die Genauigkeit, die für das alte Präzisionsnivellement $\pm 3,7 \text{ mm}$ pro km betrug, wird für das neue Landesnivellement bedeutend gesteigert sein; fordert doch die Fehlergrenze, die von der internationalen geod. Kommission gestellt ist, das Einhalten der Zahl $\pm 1,5 \text{ mm}$ pro km. Nach den bis heute vorliegenden Resultaten wird die Landestopographie diese Grenze einhalten können.

Hierzu waren aber bisher und sind heute noch sehr scharfe Vorsichtsmassregeln bei der Ausführung der Feldarbeit einzuhalten. Vor allem wird Gewicht gelegt auf die Vermeidung aller systematischen Fehler, so weit als es ermöglicht werden kann. Es wird gefordert, dass jede Linie doppelt und zwar von zwei verschiedenen Ingenieuren nivelliert wird, die mit eigenem von einander völlig getrennten Instrumentarium und Personal arbeiten und stets in entgegengesetztem Sinne operieren.

Ueber die Instrumente und Miren, die seit 1903 zur Verwendung kommen, die alle in Reihenfolge vorgezeigt werden, ist wesentlich zu betonen, dass seit 1913 die Zeiss-Wild'schen Präzisionsnivellierinstrumente wegen ihrer Handlichkeit und grösster Präzision alle älteren Typen verdrängt haben und jetzt ausschliesslich Verwendung finden. Als Miren kommen ebenfalls Invar-Zeiss-Miren in Gebrauch, die — durch die Landestopographie in der Federung verbessert — ebenfalls einen Fortschritt bedeuten.

Ueber die Auswertung der Messergebnisse teilt der Referent mit, dass später dem Einfluss der Schwerkraft Rechnung geschenkt werde. Um die Resultate der neuen Messungen sowohl der Landesvermessung als den Interessenten aus Ingenieur- und Architektenkreisen möglichst bald zugänglich zu machen, werden von allen neu nivellierten Fixpunkten sog. Gebrauchshöhen gerechnet, die in Verzeichnissen zusammengestellt, jedem Interessenten zur Kopieaufnahme zur Verfügung gestellt werden.

Die Höhen beziehen sich auf das Mittelwasser des Meeres im Hafen in Marseille, aus welcher Höhe die Meereshöhe vom Repère auf Pierre du Niton zu 373,6 m abgeleitet ist.¹⁾ Für alle trigonometrischen und vermessungstechnischen Arbeiten hat die Zahl 373,6 m seit 1911 gesetzliche Kraft; in Zukunft werden auch die Kartenwerke diese Zahl annehmen.

Die aufgestellten Zeiss-Instrumente, kleines Modell — für jeden Bauingenieur — ein kompendiöses, sehr praktisches Instrument und grosses Modell — nur für äusserste Präzisionsarbeiten dienend — werden vom Referenten eingehend in ihrer Konstruktion und Verwendung besprochen.

Der Vortrag sowohl wie auch die Demonstrationen, die von den Anwesenden mit Interesse verfolgt wurden, werden vom Vorsitzenden bestens verdankt.

An der Diskussion, an welcher sich die Herren Ingenieure Stoll und Schneider beteiligten, wurden speziell die verschiedenen Vergleichshorizonte besprochen. Es wurde lebhaft der Wunsch geäußert, dass recht bald nur noch ein Horizont für alle technischen Höhenarbeiten Verwendung finde.

Schluss der Sitzung 11 $\frac{1}{4}$ Uhr.

Der Protokollführer: H. Z.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Protokoll

der VI. Sitzung im Vereinsjahr 1916/17

Mittwoch den 31. Jan. 1917, abends 8 $\frac{1}{4}$ Uhr, auf der Schmiedstube.
Vorsitzender: Prof. Dr. W. Kummer. Anwesend sind etwa 120 Mitglieder und Gäste.

1. Das Protokoll der letzten Sitzung wird genehmigt. Im Anschluss hieran macht der Vorsitzende aufmerksam auf den be-

¹⁾ Hilffiker, Höhenbeziehungen 1905.

vorstehenden Rathaus-Vortrag von Prof. Dr. K. Moser über „Das Genfer Landhaus des letzten Jahrhunderts“.

2. Vortrag von Ing. Georges Autran aus Genf über

„La navigation du Rhône au Rhin.“

In 1 $\frac{1}{2}$ -stündigem, von zahlreichen Lichtbildern belebten Vortrag schilderte Kollege Autran den Verlauf des Schiffahrtsweges, der die Rhone über Genf mit der Rheinschiffahrt verbinden soll. Besonders anschaulich wirkten die Bilder über die bestehende Rhoneschiffahrt von Marseille bis Lyon, die durch das neue, von Escher Wyss & Cie. gelieferte Schiffsmaterial einen bedeutenden Impuls erhalten hat.¹⁾ Oberhalb Lyon wird es noch bedeutender Arbeiten bedürfen, um die Schiffahrt teils auf Seitenkanälen, teils in dem durch verschiedene Kraftwerke gestauten Strom bis La Plaine unterhalb Genf zu führen. Genf selbst soll zwischen der Jonction und dem projektierten Güterbahnhof in Plainpalais, linksufrig der Arve, seine Hafenbecken erhalten. Die Verbindung der Wasserstrasse mit dem Genfersee ab La Plaine ist projektiert als schiefe Ebene (Trogbahn), mit anschliessendem, die Stadt im Norden etwa 45 m über dem Spiegel des Genfersees umfahrenden Kanal, und sodann einer zweiten Trogbahn zum Abstieg in den See. Weiterhin soll zwischen Genfersee und Neuenburgersee, im grossen Ganzen dem alten Kanal von Entre-Roches folgend, ein Schleusenkanal erstellt werden. Von Neuenburg weg ist geplant, die Schiffahrt durch Thielle, Bielersee, Aarekanal in die Aare zu leiten, um auf dieser, unterhalb Solothurn, wieder einzelne Kraftwerkskanäle zu benützen, wie dies in der einschlägigen Zeitschriftenliteratur schon verschiedentlich dargestellt worden ist. Neu waren in Autran's Vortrag die interessanten Mitteilungen über die elektrische Treidelei am französischen Marne-Rhein-Kanal, über die an anderer Stelle dieser Nummer näheres mitgeteilt wird. Besonders sympathisch berührte die schlichte Vortragsweise des Redners, der die bestehenden Verhältnisse ohne tendenziöse Färbung so darstellte, wie sie sind. Reicher Beifall bewies ihm die Anerkennung der Zuhörerschaft.

In der Diskussion äusserte sich Prof. Dr. F. Becker; er empfand die Schiffahrtbestrebungen als eine Renaissance der Technik. Unter Hinweis auf die gegenwärtig in Aussicht genommene Erweiterung des Main-Donau-Kanals in Bayern freut er sich, dass auch wir uns durch den Krieg allmählich an das Ausgeben grösserer Summen gewöhnt haben, was ihm für die Verwirklichung der Schiffahrtspäne verheissungsvoll scheint. Da niemand anderer der zahlreich anwesenden technischen Schiffahrt-Interessenten sich zum Worte meldet, verweist Ing. Autran in einem kurzen Schlusswort auf die Schwierigkeiten, die ähnlich wie in Genf, so auch in Zürich sich dem Anschluss der Fluss-Schiffahrt in den See entgegenstellen. Er wünscht den bezüglichen Bemühungen des Linth-Limmat-Verbandes besten Erfolg.

Schluss der Sitzung 10 Uhr.

Der Aktuar: C. J.

EINLADUNG

zur

VII. Sitzung im Vereinsjahr 1916/17

auf Mittwoch den 14. Febr. 1917, abends 8 $\frac{1}{4}$ Uhr, auf der Schmiedstube.

TRAKTANDEN:

1. Protokoll und geschäftliche Mitteilungen.
2. Vortrag mit Projektionen von Herrn Obergeringenieur G. Bener, Chur, über:

„Die Chur-Arosa-Bahn.“

Eingeführte Gäste, sowie Studierende sind willkommen.

Der Präsident.

Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht nach Oesterreich Papiermaschinen-Ingenieur.

(2053)

Gesucht für die Schweiz ein auf dem Gebiet der Metalle und Maschinen geschäfts- und warenkundiger Ingenieur. (2054)

Gesucht für die Schweiz ein junger Maschinen-Ingenieur für dauernde Betriebsstellung an Elektrostahl-Ofen. (2055)

Gesucht für die Schweiz ein junger Ingenieur-Chemiker für dauernde Betriebsstellung an Elektrostahl-Ofen; derselbe hätte auch ein chemisches Laboratorium zu überwachen und selbst analytische Arbeiten auszuführen. (2056)

On cherche pour le Sénégal un ingénieur électro-mécanicien, connaissant bien le service des machines et turbines à vapeur, comme directeur d'une centrale. (2057)

On cherche pour la France (Nord) un jeune ingénieur-chimiste pour diriger usine de tannage rapide aux extraits. (2058)

Auskunft erteilt kostenlos

Das Bureau der G. e. P.

Dianastrasse 5, Zürich.

¹⁾ Vergl. Schweiz. Bauzeitung, Band LXII, Seite 85 (16. August 1913).