Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 71/72 (1918)
Heft: 18

Nachruf: Scheitlin, Heinrich

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: 14.12.2025

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

mäss dem Bundesbeschluss vom 26. Juni 1918, ferner Teilbeträge für die Anschaffung von 26 weiteren elektrischen Streckenlokomotiven, darunter 20 Stück 1 B B 1 und 1 C C 1 für die Gotthardlinie, ein Stück für die Simplonlinie und vier Stück (die drei Seebach-Wettingen-Lokomotiven der M. F. O. bezw. der S. S. W. und die abgeänderte Midibahn-Lokomotive von B. B. C.) für die Linie Scherzligen-Bern, sowie von fünf Rangierlokomotiven, ausserdem für 65 Personenwagen, 800 Güterwagen und zehn Heizwagen oder elektrische Heizausrüstungen für Lokomotiven und Wagen der Gotthardlinie. Auf Ende 1920 dürften damit voraussichtlich insgesamt 72 elektrische Lokomotiven vorhanden sein, davon 55 Streckenlokomotiven, fünf Rangierlokomotiven, drei Akkumulatoren-Lokomotiven und neun Akkumulatoren-Lokomotiven für leichten Rangierdienst. Der Bestand an Personenwagen wird sich am 31. Dezember 1919 auf 3386 Stück belaufen (Ende 1918: 3391 Stück, Ende 1914: 3480 Stück), jener an Güterwagen auf 18220 Stück gegenüber 17740 Stück Ende 1918, bezw. 14832 Ende 1914.

Miscellanea.

Elektrische Schweissung im Schiffbau. Der Ersatz der Nietung durch elektrische Schweissung im Schiffbau bildet seit einiger Zeit den Gegenstand eingehender Studien sowohl in den Vereinigten Staaten von Nordamerika als auch in England. So berichtete im Mai dieses Jahres „Eng. News Record", dass die „Emergency Fleet Corporation" im Begriffe sei, zu Versuchzwecken einen 12 *m* langen Rumpfabschnitt eines 9600 *t*-Frachtdampfers herzustellen, an dem, zur Ermöglichung eines Vergleichs, ein Viertel der Bleche in der bisherigen Weise durch Nieten, die übrigen durch elektrische Schweissung (Lichtbogen-Schweissverfahren) miteinander verbunden wurden. Die Versuche sollen ergeben haben, dass die Festigkeit der Schweissnaht jene der Nietnaht um 25 % übersteigt. Auf Grund dieser Ergebnisse wurde der Bau verschiedener Dampfer dieser Grösse beschlossen, bei denen nur noch 2,5 % der bisherigen Nietenzahl zur Verwendung kommen soll. In England ist ein erstes geschweisstes Stahlschiff, ein Schleppkahn von 275 *t* Verdrängung, vor einigen Wochen fertiggestellt worden. Der Kahn ist nach „Engineering" 38 *m* lang, 4,9 *m* breit und von ungefähr rechteckigem Querschnitt. Die Nietung wurde nur für einzelne Stellen beibehalten, für die die Schweissung höhere Kosten verursacht hätte. Die durch die Schweissung gegenüber der Nietung erzielten Ersparnisse an Gewicht werden zu 450 *kg* angegeben, jene an Arbeitszeit zu 245 Stunden. Diese Ersparnisse hofft man durch Anpassung der Schiffsform an das neue Arbeitsverfahren noch erheblich steigern zu können; im allgemeinen wird mit der Möglichkeit einer Zeitersparnis von 25 bis 50 % und einer Materialersparnis von 10 % gerechnet.

Der Neubau der Handelskammer in Dresden, erstellt nach den Plänen des Architekten Prof. *Max Hans Kühne* in Firma Lossow & Kühne in Dresden, bildet den Gegenstand einer ausführlichen Beschreibung in der „Deutschen Bauzeitung" vom 5. und 12. Oktober 1918. Gegenüber dem hochragenden, die zierlichen Zwingerbauten in Formen und Massenteilung ungünstig beeinflussenden Schauspielhaus, einem wenig glücklichen Bau der gleichen Architekten-Firma, bildet das neue Gebäude der Handelskammer eine breit gelagerte, niedere Baumasse, die sich in die Umgebung harmonisch und in unterordnender Stellung einfügt, ohne dadurch ihrerseits an Bedeutung einzubüssen. Das im Grundriss U-förmige Bauwerk besitzt einen dreigeschossigen, 28 *m* langen und 17 *m* tiefen Mittelteil und zwei um 6 *m* zurückstehende, zweigeschossige Seitenflügel von verschiedenem Grundriss. Dabei kommt in der Hauptansicht das nicht unbedeutende Sockelgeschoss durch die ihm vorgelagerten Freitreppen fast nicht zur Geltung, sodass das Gebäude mit den niederen Flügelbauten und in der Fassadenteilung des Mittelteiles mehr den Eindruck eines Barockschlösschens in den Parkanlagen der Ostra-Allee als den eines Verwaltungsgebäudes macht. Der Beschreibung sind nebst den Grundrissen, Schnitten und Aussenansichten einige Innenaufnahmen beigegeben. Ueber die Baukosten wird nichts mitgeteilt.

Der Bund Deutscher Architekten hielt am 14. Oktober in Würzburg, unter dem Vorsitz von Prof. *Frentzen* (Aachen), seinen 15. Bundestag ab. Neben den laufenden geschäftlichen Angelegenheiten kam die beabsichtigte Einrichtung von Architekten-Kammern zur Sprache, von denen eine durchgreifende wirtschaftliche Kräftigung und Hebung des Standes der freien Architekten erwartet wird. Sehr angeregt verliefen Verhandlungen über den Kleinwohnungsbau und das Siedelungswesen. Ferner sprach Prof. *Bodo Ebhardt* (Berlin) über den „Milliardenbedarf zur Wiederbelebung der Bautätigkeit in der Uebergangszeit und die Zwangswirtschaft". Einen kurzen Bericht über die Verhandlungen bringt die „Deutsche Bauzeitung".

Die Erzfunde auf Celebes im Gebiete des Verbeck-Gebirges, über die wir in unserer Notiz „Hochofenanlagen in Niederländisch-Indien" auf Seite 240 letzten Bandes (1. Juni 1918) bereits berichteten, haben sich bei der näheren Untersuchung als weit wertvoller herausgestellt, als ursprünglich angenommen worden war. Es handelt sich, wie wir der „Z. d. V. D. I." entnehmen, um ein Latorit-Eisenerz-Vorkommen von mindestens 1 Milliarde *t*. Ausserdem wurden Nickelverbindungen mit einem Gehalt von 25 % auf einer 300 bis 400 *km* langen Fläche, sowie Chromeisenerz und Manganerz aufgefunden. Die Erze liegen in 14 bis 15 *m* Tiefe.

Einführung des Dezimal-Massystems in Russland. Das Präsidium des Oberen Rates für Volkswirtschaft hat beschlossen, das Dezimal-Massystem in Russland nun endgültig einzuführen. Das Gesetz tritt nach einer Mitteilung der „Z. d. V. D. I." für alle Sowjet- und öffentlichen Organisationen am 1. Januar 1919 in Kraft. In Fällen, in denen eine Durchführung technisch unmöglich sein sollte, wird die Beibehaltung der bisherigen Masse unter der Bedingung der endgültigen Einführung der neuen bis zum 1. Januar 1920 gestattet.

Schweizer Mustermesse 1919. Die dritte Schweizer Mustermesse in Basel soll in der Zeit vom 24. April bis 8. Mai 1919 abgehalten werden. Ein vom Direktor Dr. *W. Meile* in Basel zum Versand gebrachter Prospekt gibt darüber Auskunft, in welcher Weise bei der neuen Messe die Erfahrungen der letzten verwertet werden sollen. Die Anmeldungen für die Teilnahme an der Messe 1919 sind bis spätestens 10. Dezember an die Direktion der Schweizer Mustermesse in Basel einzusenden.

Eidgenössische Technische Hochschule. Wegen der andauernden Grippe-Epidemie ist der Beginn der Vorlesungen nochmals, und zwar bis zum 18. November verschoben.

Nekrologie.

† H. Scheitlin. Am 11. Oktober verschied in Piotta (Tessin), an einer Folgekrankheit der Grippe, Heinrich Scheitlin von Herisau, Ingenieur der Firma Baumann & Stiefenhofer in Wädenswil. Fröhlich arbeiteten Ingenieure und Untergebene in der frischen Luft des Alptales an der Vollendung des Piorawerkes, als fast von einem Tag auf den andern die böse Krankheit über $^1/_3$ des Personals ergriff, darunter auch die Ingenieure Scheitlin, Sand und Roth. Während die beiden andern sich verhältnismässig rasch wieder erholten, ihrer Arbeit nachgehen und treulich für die Erkrankten sorgen konnten, packte es Scheitlin nach einem Nachlassen des Fiebers von neuem an; es stellte sich die gefürchtete Lungenentzündung ein. Am 10. Oktober wurde der Kranke zu besserer Pflege ins Sanatorium St. Gotthard hinuntergebracht, wo er schon am folgenden Tage entschlief. Am 12. Oktober wurde er auf dem stillen Friedhof von Altanca unterhalb Piora zur letzten Ruhe gebettet, fern von den Seinen, aber nahe am Werke, dem er seine Kraft gewidmet. Da ruht er auf seinem Felde der Ehre, dem der aufopferungsfreudigen Arbeit im Dienste des Vaterlandes und seines friedlichen Gedeihens.

Geboren am 27. März 1885 in Herisau, bereitete sich der begabte junge Scheitlin auf der Kantonsschule St. Gallen für das technische Studium vor und besuchte nach abgelegter Maturität in den Jahren 1904 bis 09 die Ingenieurschule der E. T. H., wobei er durch zeitweilig auftretende und lange dauernde Kopfschmerzen vielfach am geistigen Arbeiten gehemmt war. Seine Liebe zur Arbeit und seine hohe Begeisterung für das Fach liessen ihn aber alle Schwierigkeiten überwinden, sodass es ihm doch gelang, seine Studien abzuschliessen. Draussen in der frischen Luft hoffte er ganz zu gesunden und in seiner Freude am praktischen Wirken in der herrlichen Natur lebte er auf. Zunächst arbeitete er in der Nähe seiner Heimat an der Bodensee-Toggenburg-Bahn, dann im Dienste der oben genannten Firma am Bahnbau Ilanz-Disentis und Chur-Arosa und in den letzten $2^1/_2$ Jahren am Ritomwerk. Dort lagen ihm namentlich die Arbeiten am Stollenbau zur Anzapfung

des Ritomsees ob, die zuletzt so kritisch und gefährlich wurden, dass die Arbeiter sich nicht mehr in den Stollen wagten. Da hiess es für die Ingenieure, das Zutrauen zu ihrem Werke zu zeigen und Scheitlin entzündete denn auch die letzten Sprengladungen zum Durchbruch.[1]) Das war sein stiller Stolz, seine Pflicht als Ingenieur getan und seinem Stande Ehre gemacht zu haben. In diesem hohen Pflichtgefühl, in der Hingebung zum Beruf, im Leben für seine Mitmenschen, vor allem auch für die lieben Seinen, lag der Grundzug seines Wesens und wurzelten die Triebe seines Tuns. Still, aber unermüdlich treu werden einmal die Bergwasser von Piora durch die Röhren zu Tal fliessen, am Kirchlein von Altanca vorbei, das Heinrich Scheitlin so lieb war. Die einst so munter rauschten, werden stumm, dass sie seine Ruhe nicht stören und doch werden sie noch lange erzählen von einem wackern Ingenieur, den auch sein Schicksal getroffen, der seinen Genossen ein Vorbild und treuer Kamerad, seinen Arbeitern ein Freund, Allen lieb war. Ehre seinem Andenken! *F. B.*

† Th. Usteri-Reinacher. In Zürich verschied am 25. Oktober Ingenieur Theophil Usteri-Reinacher im Alter von 77 Jahren. Usteri stammte aus Zürich, und wurde am 19. Oktober 1841 geboren. Von 1859 bis 1862 hat er die mechanisch-technische Abteilung an der Eidgen. Technischen Hochschule absolviert. Seine Verdienste um die Entwicklung der schweizerischen Präzisionsmechanik werden in der „N. Z. Ztg." von berufener Seite wie folgt gewürdigt:

„Usteri-Reinacher war seit 1883, als Nachfolger des verdienten Ingenieurs *Hottinger*, Inhaber der weltbekannten, ehemaligen Goldschmidtschen Werkstätte für Präzisionsmechanik in der Neustadt, die er gemeinsam mit Dr. *C. Koppe*[2]) übernommen hatte. Schon bei Antritt seiner vielseitigen Tätigkeit vor 33 Jahren war er unablässig bemüht, wie schon Hottinger, mit Energie und Ausdauer den Erfindungen Goldschmids auf dem Gebiet der feinern Messinstrumente Bahn zu brechen, so namentlich dem bekannten Aneroid-Barometer, Ingenieur-Barographen, Prozenthygrometern usw. Usteri war auch Konstrukteur einer Reihe von weit verbreiteten meteorologischen Instrumenten, wie Thermographen, registrierenden Hygrometern und selbstaufzeichnenden Regenmessern. Wenn er auch im Anfang in dieser ihm etwas ferner liegenden Spezialität mit manchen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, so gereichte es ihm bei seiner rastlosen Tätigkeit und tüchtigen theoretischen Ausbildung zur grossen Genugtuung, dass sich seine Instrumente nach und nach fast auf dem ganzen Erdball verbreiteten. Bereits als Fünfundsiebzigjähriger übergab er vor zwei Jahren sein Atelier einer jüngern Kraft. *M.*"

† Otto Mohr. Anfangs Oktober starb in Blasewitz bei Dresden der Altmeister der technischen Mechanik, Professor Dr.-Ing. h. c. Christian Otto Mohr, kurz vor seinem 83. Geburtstage. Wie wir einem in der „Deutschen Bauzeitung" erschienenen Nachruf entnehmen, stammte Otto Mohr aus Wesselbüren in Holstein, wo er am 8. Oktober 1835 geboren wurde. Seine fachliche Ausbildung erhielt er auf dem Polytechnikum zu Hannover. Nach einer mehrjährigen Tätigkeit bei den hannoverschen und oldenburgischen Staatsbahnen wurde er 1867 als Professor für technische Mechanik, Trassieren und Erdbau an das Polytechnikum zu Stuttgart, sodann 1873 als Professor für Eisenbahnbau, Wasserbau und Graphostatik nach Dresden berufen. Dort hat er bis Oktober 1900 gewirkt, und zwar seit 1894 als Nachfolger Zeuners auf dem Lehrstuhl für technische Mechanik und Festigkeitslehre. Anlässlich seines 80. Geburtstages widmete ihm ein enger Kreis seiner einstigen Schüler ein Denkmal von bleibendem Wert in einer Jubiläumschrift[3]), die neben einem kurzen Hinweis auf das Leben und die Bedeutung Mohrs ein Verzeichnis seiner Veröffentlichungen mit kurzer Inhaltangabe sowie selbständige wissenschaftliche Beiträge der Veranstalter brachte.

Korrespondenz.

A propos du Buffet de la gare d'Olten.

Pour être une branche très accessoire de l'exploitation des chemins de fer, le service d'un buffet de gare n'en intéresse pas moins directement le technicien, dont le sort est de voyager souvent. Le cas du Buffet de la gare d'Olten nous paraît plus particulièrement digne de retenir aujourd'hui l'attention des lecteurs de la „Bauzeitung", parce que celui qui l'a dirigé de main de maître depuis une dizaine d'années, et qui vient de s'en retirer le 1er novembre, est un des nôtres[1]), et parce que cet établissement a été géré par la même famille pendant 62 années sans interruption, c'est-à-dire depuis l'ouverture à l'exploitation du chemin de fer Aarau-Olten-Emmenbrücke (1856), et cela constamment à l'entière satisfaction de plusieurs générations de voyageurs.

En effet, non seulement nous n'avons jamais entendu personne s'en plaindre, ce qui est beaucoup dire dans notre république, mais encore l'éloge en a été général, tant pour la rapidité et l'exactitude du service que pour la qualité et l'apprêt des aliments. Et durant ces dernières, tristes années, où le boire et le manger sont devenus un problème ardu, et où l'immobilisation des voitures-restaurants a redonné aux buffets de gare leur importance et leur animation d'antan, c'est d'une façon vraiment distinguée que notre collègue H. Biehly a dirigé le Buffet d'Olten. Il a droit aux remercîments des voyageurs, des Romands en particulier qui y ont pris des forces en abordant l'atmosphère, parfois un peu lourde pour eux, de la Suisse alémanique, ou repris courage en la quittant[2]); il a droit aux félicitations de ses collègues, auxquels il a facilité leurs voyages et leurs réunions, et prouvé que des études techniques ont leur valeur dans tous les domaines et en particulier dans l'industrie hôtelière.

C'est son père, M. Johannes Biehly, zum „Löwen", à Aarau, qui entreprit en juin 1856, au prix de 1000 francs par an, le service du buffet de la gare d'Olten. Ce chiffre augmenta, comme bien on pense, assez vite; il connut des hauts et des bas, et une longue série d'avenants et de nouveaux contrats ont réglé dès lors les rapports de la famille Biehly avec l'ancien Central suisse et, plus récemment, avec les Chemins de fer fédéraux; l'appréciation élogieuse de ces administrations confirme en tous points celle du public.[3])

En 1874, M. Biehly, père, remit à ses fils Hans et Hermann l'établissement prospère qu'il avait si bien développé; mais les années de crise survinrent, qui provoquèrent une séparation momentanée des deux frères. On se souvient que notre collègue tint pendant nombre d'années la cantine des casernes du Beundenfeld à Berne; puis il revint en 1909 succéder à son frère au buffet d'Olten, d'où il vient de se retirer après une vie laborieuse et utile.

Car Hans Biehly n'a pas été seulement l'hôte actif et entendu, apprécié au loin, mais un citoyen généreux et bon pour tous; ses nombreux protégés et amis d'Olten en savent quelque chose. Il a constamment refusé les fonctions officielles et les honneurs qu'ils lui offraient, bien que prenant toujours un vif intérêt à la chose publique. — Nous lui souhaitons une longue vie, un repos bien gagné et toute la satisfaction due à son mérite. *E.*

[1]) Beschrieben in Band LXIX, Seite 238 (vom 26. Mai 1917).

[2]) Siehe u. a. die Arbeit von Dr. C. Koppe über photogrammetrische Studien für die Jungfraubahn in Band XXVII, Seiten 160, 169 und 179 (Juni 1896), sowie Band XXVIII, Seiten 83 und 89 (September 1896).

[3]) Vergl. die Besprechung in Band LXIX, Seite 33 (20. Januar 1917).

[1]) M. *Hans Biehly* a fait ses études d'ingénieur-mécanicien à l'Ecole polytechnique fédérale à Zurich de 1866 à 1869; il a même fait partie de notre „G. e. P." jusqu'à 1882.

[2]) Na, Na! *die Red.*

[3]) Nous remercions la Direction du 2e arrondissement des C. F. F., à Bâle, et en particulier son vénérable archiviste, M. Tschudy, des données qu'elle a bien voulu nous fournir à ce sujet.

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

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Der Beginn der Wintersitzungen muss neuerdings verschoben werden, frühestens auf 20. November. *Der Präsident.*

Gesellschaft ehemaliger Studierender
der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht kaufmännisch gebildeter *Maschinen-Ingenieur* zur Leitung der Verkaufabteilung für lufttechnische Anlagen und Zentrifugalpumpen einer schweiz. Maschinenfabrik. (2151)

Gesucht nach Ungarn (deutschsprechender Teil) tüchtiger, zuverlässiger *Maschinen-Ingenieur* mit Werkstättenpraxis, der die technische Leitung einer Unternehmung der Metallbranche zu übernehmen hätte. Gute und reichliche Verpflegung zugesichert. (2152)

On cherche pour un technicum suisse un *ingénieur* diplomé comme professeur de constructions mécaniques. (2153)

Auskunft erteilt kostenlos *Das Bureau der G. e. P.*
Dianastrasse 5, Zürich.