Weiss, Theodor

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **63/64 (1914)**

Heft 10

PDF erstellt am: **28.03.2024**

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

Verband deutscher Diplom-Ingenieure. Die am 1. März 1914 im Motivhaus zu Charlottenburg abgehaltene Jahresversammlung (Ausschuss-Sitzung) wurde von dem Vorsitzenden, Professor Dr.-Ing. *Walter Reichel,* Direktor der Siemens-Schuckert-Werke, Berlin, eröffnet. Aus allen Teilen Deutschlands waren Vertreter erschienen. Den Geschäftsbericht des Vorstandes erstattete Patentanwalt Dipl.-Ing. Dr. *Alexander Lang,* Berlin-Charlottenburg. Demnach beträgt die Zahl der Mitglieder zur Zeit rund 4000 und die Zahl der Bezirksvereine 38. Die Wohlfahrtseinrichtungen des Verbandes, Rechtsauskunftsstelle und Stellennachweis, haben sich günstig entwickelt, insbesondere ist die Hilfskasse durch Ueberweisung bedeutender Beiträge seitens vermögender Verbandsmitglieder und Körperschaften grosszügig ausgestaltet worden. Auch die literarischen Unternehmungen, die Verbandszeitschrift und die „Schriften" des Verbandes sind weiter ausgebaut worden. Von den zahlreichen Fragen, die den Verband im verflossenen Jahre beschäftigten, sind zu nennen: Die Sachverständigen-Frage, die Stellung der Diplom-Ingenieure in den Kommunal-Verwaltungen, die Baumeistertitelfrage, der numerus clausus für Regierungsbaumeister, die Regelung des Zivil-Ingenieur-Berufes, die Ehrengerichtsbarkeit, die Herausgabe einer Gebührenordnung für Diplom-Ingenieure, die Reform des Patent-, Gebrauchsmuster- und Warenzeichengesetzes, der nationalökonomische Unterricht an den Technischen Hochschulen, das „praktische Jahr" der Diplom-Ingenieure.

Gebührenfreiheit für Bodenaustausch. Einen Beschluss von grundsätzlicher Bedeutung hat der Schweiz. Bundesrat am 27. Februar d. J. gefasst.

Die Eigentümer von zwei Hofgütern, die zwar aneinander grenzten, jedoch aus einer grossen Anzahl von Parzellen bestanden und in betriebshindernder Weise von Grundstücken Dritter durchsetzt waren, nahmen einen Bodenaustausch zur Abrundung ihrer landwirtschaftlichen Betriebe vor. Sie beanspruchten hierfür die *Gebührenfreiheit,* die das Zivilgesetzbuch für Grundbucheintragungen gewährt, „die mit Bodenverbesserungen oder mit Bodenaustausch zum Zwecke der Abrundung landwirtschaftlicher Betriebe zusammenhangen" (954). Das Grundbuchinspektorat des Kantons Thurgau ordnete jedoch die Zahlung der Grundbuchgebühren an und der Regierungsrat teilte diese Ansicht. Nach der Auffassung dieser kantonalen Grundbuchbehörden soll die Gebührenfreiheit des Art. 954 nur für die eigentlichen Güterzusammenlegungen bestehen, die auf genossenschaftlicher Grundlage und zwangsweise durchgeführt werden und im allgemeinen Interesse liegen.

Der Bundesrat hat als Oberaufsichtsbehörde über die Grundbuchführung eine dagegen erhobene Beschwerde gutgeheissen und die Gebührenfreiheit auch für die von einzelnen Grundeigentümern freiwillig vereinbarten Bodenaustauschgeschäfte zur Abrundung der landwirtschaftlichen Betriebe angenommen.

Schmalspurbahn Erlach – Landeron – Lignières – Prêles. Mit Botschaft vom 20. Februar beantragt der Schweizer. Bundesrat den eidgen. Räten die Erteilung einer Konzession für eine meterspurige Nebenbahn von Erlach nach Landeron und von Landeron (Kote 440) nach Prêles (830) über Lignières (803); die Länge der Bahn beträgt von Erlach nach Landeron 4,06 *km*, von Landeron nach Lignières 6,8 *km* und von Lignières nach Prêles 9,3 *km*, zusammen 20,16 *km*. Die höchste Steigung beträgt von Erlach nach Landeron mit teilweiser Benützung der Strassen 17 ‰, für die Bergstrecke Landeron-Prêles, die ganz auf eigenem Bahnkörper erstellt wird, 65 ‰. Als kleinster Krümmungshalbmesser ist 50 *m* festgesetzt. Die Gesamtkosten sind veranschlagt zu 365 400 Fr. für die Talstrecke und zu 1384 600 Fr. für die Bergstrecke, im ganzen somit zu 1 750 000 Fr.

Ritomsee-Wasserwerk. Eine interessante Rechtsfrage bildet die von der Tessiner Regierung geplante Ableitung des Baches von *Val Cadlimo* nach dem Tessin zur Speisung des Ritomsees, gegen die von der Regierung von Graubünden Einsprache erhoben wird. Das Val Cadlimo bildet den obersten Teil des bündnerischen Medelser- und Lukmaniertales, gehört aber der Hauptsache nach zum Tessin; der Bach bildet die Hauptquelle des Medelser Rheins. Ein Hauptgrundsatz des Wasserrechtes ist aber die Bestimmung, dass bei jedem Wasserentzug das Wasser nach Ausnützung des Gefälles seinem natürlichen Lauf zurückgegeben werden muss, diesem somit nicht bleibend entzogen werden darf.

Gletschermessungen. Die physikalische Gesellschaft Zürich hat eine Gletscherkommission aus ihrer Mitte bestellt, die neben sonstigen physikalischen Beobachtungen namentlich die Tätigkeit der Gletscherkommission der Schweiz. naturforschenden Gesellschaft unterstützen soll, durch Beobachtung der Veränderungen im Firngebiet der Zentral- und Ostschweiz und ihrer Beziehungen zu den Gletscherbewegungen und Schwankungen. Es sollen an geeigneten Punkten der Hochregion sogenannte Schneepegel errichtet werden, mit deren Aufstellung letzten Herbst am Claridenfirn begonnen worden ist. Die Ausführung und Mitteilung von Ablesungen dieser Pegel wird den Hochtouristen dringend empfohlen.

Gegen die Wortmissgeburten, die häufig aus dem Bedürfnis heraus entstehen, für lange Ausstellungsnamen kurze Bezeichnungen zu finden, richtete sich zu Ende des vorigen Jahres ein Preisausschreiben der „Leipziger Abendzeitung". Das Blatt hatte einen Geldpreis für ein Wort ausgesetzt, das die Abkürzung *„Bugra"* verdrängen sollte, unter der in Leipzig die grosse Internationale Ausstellung für *Bu*chgewerbe und *Gra*phik Leipzig 1914 bekannt ist. Von den vielen eingesandten Lösungen wurde die Bezeichnung *„Buch und Bild"* preisgekrönt. Es ergab sich, dass diese Lösung von mehreren Einsendern vorgeschlagen worden war. (Wenn dann nur nicht der Volksmund ein „Bubi" daraus macht!)

Elektrizitätswerke in Graubünden. In Ausführung der kantonalen Feuerpolizei-Ordnung hat die Regierung alle im Kanton bestehenden Elektrizitätswerke pflichtig erklärt, dem *Schweizerischen elektrotechnischen Verein* beizutreten, der regelmässige Prüfungen der Werke vornimmt. Zugleich wurde die kantonale Brandversicherungsanstalt beauftragt, von allen elektrischen Werken eine periodische Inspektion und Berichterstattung über den Zustand, speziell über die Feuersicherheit der Sekundärnetze und Hausinstallationen zu verlangen.

Schiffahrt auf dem Oberrhein. Im Basler Rheinhafen ist im Jahre 1913 die Zufuhr, verglichen mit jener des Jahres 1912, von 47 149 *t* auf 62 376 *t* und die Abfuhr von 24 051 *t* auf 34 277 *t* gestiegen. Es sind im Jahre 1913 33 497 *t* Kohlen eingeführt worden; talwärts wurden hauptsächlich kondensierte Milch (8896 *t*), Zement (7605 *t*), Karbid, Pyritasche, Ferrosilicium, Aluminium und Asphalt befördert.

Eidg. Technische Hochschule. Der Schweiz. Bundesrat hat Dr. *Arnold Lang,* Professor der Zoologie an der Eidg. Technischen Hochschule, gemäss seinem Ansuchen, unter Verdankung der geleisteten Dienste auf den 31. März 1914 in den Ruhestand versetzt.

Bezirksgebäude in Zürich 4.[1]) Mit grossem Mehr hat die Einwohnerschaft der Stadt am Sonntag den 1. März den ihr vom Grossen Stadtrat vorgelegten Antrag genehmigt und den Kredit von 3 225 000 Fr. für den Bau eines neuen Bezirksgebäudes bewilligt.

Schiffahrt Basel-Bodensee. Die bayrische Regierung hat beschlossen, an die Kosten des (am 10. Dezember 1914 fälligen) Wettbewerbes für Entwürfe zur Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee einen Beitrag von 10 000 M. zu leisten.

Nekrologie.

† **Th. Weiss.** In seinem 85. Altersjahr ist am 23. Februar d. J. in Zürich Theodor Weiss, a. Oberingenieur der S. B. B., nach längerer Krankheit entschlafen. Am 8. September 1829 zu Zürich geboren, absolvierte er die hiesige obere Industrieschule und bezog hierauf die Technische Hochschule in Karlsruhe. Nach Abschluss der Studien fand der junge Ingenieur 1852 Anstellung bei der damals neu entstandenen „Schweiz. Nordostbahn" und war hauptsächlich beim Bau der Linien Winterthur-Romanshorn, Baden-Turgi und Turgi-Waldshut tätig, bis er im Jahre 1857, einem Rufe von Ingenieur Wetli folgend, als dessen Adjunkt verschiedene Eisenbahnstudien mitmachen konnte, bei denen die von Wetli aufgestellte Methode umfassender Terrainaufnahmen erstmals zur Anwendung kam. Es waren das die Studien für: 1. Eine östliche Alpenbahn über Lukmanier oder Greina nach Bellinzona (1857 bis 1859); 2. Eine Schweizerischen Ost-West-Bahn Neuenstadt-Biel-Bern-Luzern und Zug (1859 bis 1861), deren begonnener Bau aber aus Mangel an Mitteln alsbald wieder eingestellt werden musste; 3. Die Vorstudien für die Gotthardbahn und Erstellung eines Kurvenplans 1 : 10 000 (1861).

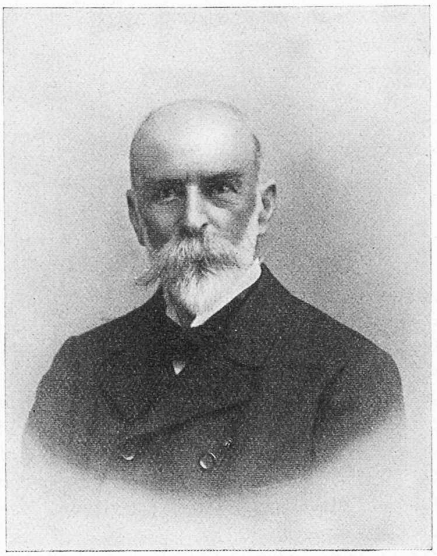
Von 1861 bis 1864 leitete Weiss die Projektierung und den Bau der Sektion Lyss (Linie Bern-Biel), mit der Aarebrücke bei Busswyl, der ersten pneumatisch fundierten Brücke der Schweiz. Hierauf kam er 1864, wieder mit Oberingenieur Wetli, ins Tessin, wo die Tessinischen Talbahnen für die „Zentraleuropäische Gesell-

[1]) Band LXII, Seite 277.

schaft" projektiert und deren Bau begonnen wurde; es vermochte aber die Gesellschaft ihren Verpflichtungen nicht nachzukommen und die Arbeiten mussten deshalb eingestellt werden.

In den Jahren 1865 und 1866 finden wir Weiss als Inspektor der Württembergischen Staatsbahnen mit Projektierung der obern Donaulinien und der Strecke Sigmaringen-Aulendorf beschäftigt, bis er 1866 als Bahningenieur endgültig in den Dienst der Schweizer. Nordostbahn eintrat. Bei dieser wurde er Mitte 1871 zum Oberingenieur des Betriebes befördert, eine Stelle, die er bis Ende 1902 versehen hat, d. h. bis er in den wohlverdienten Ruhestand trat.[1])

Was Weiss in Ausübung seiner beruflichen Tätigkeit besonders auszeichnete, war ein ungemein exaktes Arbeiten und eine grosse Zuverlässigkeit in all seinen Verrichtungen, wie solche dem Ingenieur der Alten Schule eigen waren. Mit ihm ist wohl der Senior der Schweizerischen Ingenieure, einer der wenigen, die noch vor Gründung unsrer Eidg. Technischen Hochschule ihre wissenschaftliche Ausbildung ganz im Auslande suchen mussten, zur Ruhe gegangen. Es war ihm vergönnt, in seiner langen Laufbahn die Anfänge unseres Eisenbahnwesens und dessen Entwicklung bis auf den heutigen Stand mit zu erleben.



Th. Weiss,
a. Oberingenieur der S. B. B.
geb. 8. Sept. 1829 gest. 23. Febr. 1914.

Auch nach seinem Rücktritt aus der amtlichen Stellung beschäftigten Weiss alle aktuellen Eisenbahnfragen sehr lebhaft; so hat er u. a. noch im Jahre 1911 selbst Projekte für den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn studiert und bezügliche Lösungen generell ausarbeiten lassen, bis ihn ein Augenleiden nötigte, diese Beschäftigung aufzugeben. Neben den technischen Gebieten seines Faches hat er sich von jung auf immer mit den Erscheinungen auf dem Gebiete der bildenden Künste beschäftigt und diese verfolgt; ebenso ist Weiss ein grosser Naturfreund gewesen. Diesen Neigungen entsprechend pflegte er soweit immer möglich seine Ferienzeit mit Vorliebe in Italien zu verbringen.

Weiss konnte auf ein an Arbeit und an idealen Genüssen gleich reiches Leben zurückblicken als ein Mann umfassender *allgemeiner Bildung,* auch darin der jüngern Generation ein Vorbild.

† H. Aebli. Nach kurzer Krankheit ist am 24. Februar d. J. in Zürich Maschinen-Ingenieur Hippolyt Aebli gestorben, der seit 47 Jahren in der Firma Escher Wyss & Cie, seit anfangs der 80er Jahre ausschliesslich als Konstrukteur im Schiffsmaschinenbau gearbeitet hat und als stiller, äusserst gewissenhafter Fachmann das beste Ansehen genoss bei Allen, die mit der Firma auf diesem Gebiete in Beziehung traten.

Der Verstorbene hat ein Alter von fast 70 Jahren erreicht. Er wurde am 25. Mai 1844 in Wiesendangen (Zürich) geboren, besuchte die Kantonsschule Frauenfeld und studierte dann mit bestem Erfolg von 1861 bis 1864 an der mechanischen Abteilung der Eidg. Techn. Hochschule, an der damals Clausius, Culmann, Deschwanden, Reuleaux, Zeuner u. a. lehrten. Nach Abschluss seiner Studien fand Aebli von 1864 bis 1867 praktische Betätigung in der Maschinenfabrik von Kaspar Honegger in Rüti (Zürich) und im Jahre 1867 trat er bei der Firma Escher Wyss & Cie ein, der er dann sein ganzes Leben treu geblieben ist, anfänglich in der Abteilung für Turbinenbau, der damals Zuppinger vorstand. Bereits 1869 ging er aber zum Dampfmaschinenbau über, dessen Chef damals Murray Jackson war, der dann von Eduard Stierlin abgelöst wurde. Dieser erkannte bald Aebli's tüchtige Arbeitskraft und schenkte ihm sein besonderes Vertrauen. Er beschäftigte ihn zunächst im Land-Dampfmaschinenbau, in dem neben der Schiebermaschine damals auch Corlissmaschinen und später die Ventilmaschinen, System Collmann, gebaut wurden. Mit dem Beginn der 80er Jahre ging Aebli zum Schiffsmaschinenbau über, in welchem er bis zu seinem Lebensende seiner Firma hervorragende Dienste geleistet und grossen Anteil an dem guten Namen gehabt hat, dessen sich die Schiffsmaschinen von Escher Wyss & Cie bis zur Stunde erfreuen.

[1]) Das beigegebene Bild stammt aus dieser Zeit.

Eine Schwäche des Gehörs, die er sich in den 70er Jahren beim Militärdienst zugezogen hatte, mag mit Ursache davon gewesen sein, dass er sich vom geselligen Verkehr ziemlich zurückzog und umso einlässlicher seiner Berufstätigkeit und einer glücklichen Häuslichkeit leben konnte.

† A. Baumann. Nur kurze Zeit konnte sich der badische Geh. Oberbaurat Adalbert Baumann nach einem arbeitsvollen Leben und erfolgreichen Wirken der wohlverdienten Ruhe erfreuen. Nachdem er im Herbst 1913 nach Vollendung seines letzten grossen Werkes, des *neuen Badischen Bahnhofes in Basel,* in den Ruhestand getreten war, erlag er schon am 19. Februar d. J. zu Karlsruhe in seinem 70. Lebensjahre einer heftigen Lungenentzündung. Baumann wurde 1844 in Offenburg geboren und trat nach Ablegung der Staatsprüfung als Bauingenieur 1867 in den badischen Staatsdienst. Nach dem Kriege, den er als Reserveoffizier mitgemacht hatte, erbat er sich Urlaub, um 1871 eine Stellung bei Bauinspektor H. Schmidt der österreichischen Staatsbahnen in Wien anzunehmen. Auf dessen Bureau entwarf er die sämtlichen Eisenkonstruktionen für die Weltausstellung 1873. Hierauf verband er sich mit R. Steiger, früher Oberingenieur bei F. C. Harkort in Duisburg, zur Firma R. Steiger & A. Baumann, welche die Kaiser Franz Joseph-Brücke in Wien, den Waagtalviadukt in Ungarn u. a. m. baute. Im Jahre 1877 stellte er sich wieder der badischen Eisenbahnverwaltung zur Verfügung und trat in deren bahnbautechnisches Bureau ein, in dem er bis 1900 zum Oberbaurat vorgerückt war. Unter seiner Leitung entstanden u. a. die Linie Radolfzell-Ueberlingen-Friedrichshafen, der Hafenbau in Kehl, die neuen ausgedehnten Bahnhofanlagen in Offenburg bei der Einmündung der Schwarzwaldbahn in die badische Hauptbahn Mannheim-Basel und zuletzt die grossartigen Anlagen des neuen Bahnhofes in Basel, von denen der Güterbahnhof 1905 und der Rangierbahnhof, sowie der Personenbahnhof 1913 dem Betrieb übergeben worden sind.

Baumanns hervorragendes Können, sein liebenswürdiges Wesen und seine selbstlose Wertschätzung der Leistungen Anderer gewannen ihm im besondern Masse die Hochschätzung seiner Kollegen und Fachgenossen, unter denen auch zahlreiche aus schweizerischen Kreisen.[1])

† Hermann Rietschel. Am 18. Februar ist in Charlottenburg nach langem schweren Leiden Professor Dr.-Ing. h. c. Herm. Rietschel gestorben, der „Altmeister der wissenschaftlichen Erforschung des Heizungs- und Lüftungsfaches, gleichbedeutend als Lehrer der Jugend wie als Berater in der Durchführung praktischer Aufgaben", wie er von dem Vorsitzenden der „Kongresse für Heizung und Lüftung" in einem Nachrufe gekennzeichnet wird.

Rietschel war am 19. April 1847 in Dresden geboren als Sohn des bekannten Bildhauers Ernst Rietschel; er studierte an der Technischen Hochschule in Dresden und an der Gewerbeakademie zu Berlin. Mit dem Ingenieur Rud. Henneberg gründete er 1872 die Heizfirma Rietschel & Henneberg, von der eine grosse Anzahl Zentralheizungs- und Fernheizungs-Anlagen stammen. Wir erinnern nur an die Fernheizwerke in Dresden und der Heilanstalt Beelitz bei Berlin[2]).

Anfangs der 80er Jahre schied Rietschel aus der Firma aus, um sich ausschliesslich wissenschaftlich in dem Fache zu betätigen. Im Jahre 1885 wurde er zum Professor an der Hochbau-Abteilung der Technischen Hochschule zu Berlin für Heizung und Lüftung ernannt und hat als solcher 25 Jahre lang gewirkt. Unter seinen zahlreichen wissenschaftlichen Arbeiten ist besonders der „Leitfaden zum Berechnen und Entwerfen von Lüftungs- und Zentralheizungsanlagen" bekannt.

[1]) Bei Anlass von Baumanns Rücktritt aus dem Staatsdienste brachte die „Deutsche Bauzeitung" vom 3. Januar 1914 mit seinem Bilde eine eingehende Würdigung seiner Person und seiner fruchtbaren Tätigkeit.

[2]) Siehe „Schweiz. Bauztg." Band LII, Seite 183.