Brüstlein, John Eduard

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **81/82 (1923)**

Heft 24

PDF erstellt am: **19.03.2024**

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

ausgedrückt. Der dominierende Hauptbogen gelangt für sich zu sehr schöner Wirkung. Die Gesamtwirkung der Brücke sowie der einzelnen Teile ist gut. Die Oeffnungen über dem Sihlquai und der Rechtsufrigen sind allerdings zu stark mit Blendmauern eingeschränkt. Die Einzelarbeit des Architekten erscheint derjenigen des Ingenieurs nicht ebenbürtig. Die mehrfachen Pfeilervorlagen zum Teil mit Treppen-Verbindungen nach dem Wasserwerkdamm sind zu beanstanden, ebenso ihre architektonische Durchbildung, insbesondere ferner der Widerspruch der formalen Gestaltung mit der konstruktiven Funktion beim Kämpferansatz und das viel zu schwere und unorganisch aufsitzende Brüstungsgesims. Das Projekt ist gut durchgerechnet. Der Bauvorgang ist klar dargelegt.

Statische Prüfung: Das Projekt macht ausgiebigen Gebrauch von dünnen Verkleidungswänden und Querschnittvergrösserungen zum Vortäuschen sanfterer Uebergänge von den Gewölben zu den Pfeilern. Die Ausbildung der entsprechenden Fugen wäre nicht einfach. Die Angaben über Gelenke sind nicht ausgearbeitet. Die Fundamentsohle des Pfeilers III liegt zu hoch, die Fundamente der Pfeiler I und III müssen armiert werden. Die Drucklinie verläuft im Pfeilerkopf III zu exzentrisch. Zum Teil sind sehr magere Mischungen vorgesehen.

Die Kosten der 202,0 m langen Brücke sind, ohne Zufahrtstrassen, zu 1 084 500 Fr. veranschlagt; ihre Stellung auf gleiche Basis wie für Entwurf Nr. 18 ergibt eine Bausumme von 1 160 000 Fr. Die Mauerwerkmassen (ohne Füllbeton) betragen 10 750 m³.

(Forts. folgt.)

Nekrologie.

Der kleine Kreis von Gründern und alten Mitgliedern der Gesellschaft ehem. Studierender der E. T. H., die wir noch anlässlich der 50. Jahresfeier der G. E. P. an der Generalversammlung in Luzern 1919 als solche begrüssen konnten[1]), beginnt sich allmählich zu lichten. Mussten wir schon zu Anfang des vorigen Jahres den Heimgang unseres am 2. Februar 1922 nach kurzem Ruhestand im 83. Lebensjahre verstorbenen Kollegen, Prof. *F. Hennings* in dankbarer Anerkennung seines jahrelangen Wirkens unter uns, betrauern[2]), so hat in diesem Monat der Tod uns gleich zwei der Freunde aus jenem Kreise entrissen: Ingenieur *J. E. Brüstlein* in Thun und a. Direktor *O. Meister* in Zürich, die beide am 6. Juni zur letzten Ruhe eingegangen sind. Mögen ihnen ihre Kollegen und Freunde das wärmste Andenken bewahren!

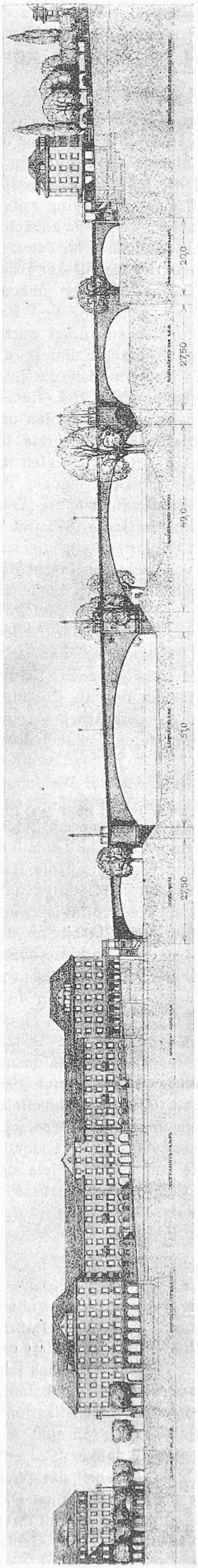
John Eduard Brüstlein, Ingenieur aus Basel, ist am 6. Juni vormittags, mitten in der Arbeit einem Schlaganfall erlegen, als er mit Vermessungsarbeiten für eine Geleiseverlegung der Strassenbahn bei Thun beschäftigt war und zur Demonstration bei einer Weichenanlage selbst Hand anlegte. Am 30. August 1846 in Neuenburg geboren, hat er sein 77. Lebensjahr nicht vollenden dürfen!

Die G. E. P. verliert in diesem Ehrenmitglied den Kollegen, dem sie die erste Anregung zur Gründung der Gesellschaft verdankt.

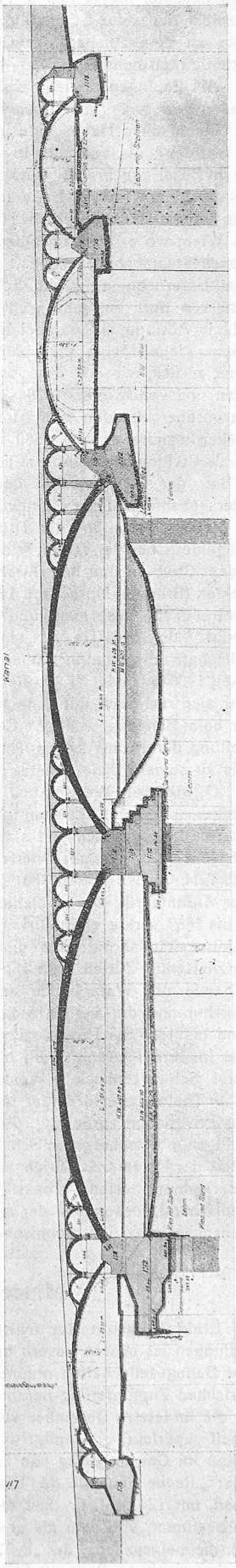
Wir entnehmen der Festschrift[3]), die der Vorstand zur Generalversammlung der G. E. P. im Juni 1894 herausgegeben hat, darüber folgende Angaben:

Es war im Herbste des Jahres 1868, als in Pruntrut im Kreise der daselbst beschäftigten Kollegen Brüstlein, Ljocic, Du Bois und Müller der Gedanke angeregt wurde, eine Gesellschaft ehemaliger Studierender des eidgenössischen Polytechnikum ins Leben zu rufen. Nach Basel zurückgekehrt verfasste Brüstlein einen Bericht samt Statutenentwurf, die er dem Kollegen Harlacher, damals Privatdozent am Polytechnikum, einsandte. Dieser griff die Idee mit Wärme auf und besprach sie mit Studiengenossen sowie mit Professor Karl Pestalozzi. Eine in das Zunfthaus „zur Zimmerleuten" einberufene Versammlung derselben beschloss am 4. März 1869 mit Begeisterung die Gründung der Gesellschaft auf Grund des Brüstleinschen Statutenentwurfs und setzte ein provisorisches Komitee ein bestehend aus Harlacher, Paur und Waldner. Ein von diesen erlassenes Rundschreiben fand allgemeinen Beifall, namentlich traten für die Gründung ein: in Bern Gasdirektor Rothenbach, in Solothurn Regierungsrat Dietler, in Lausanne Ing. Jean Meyer, in Schaffhausen

[1]) Siehe Band 74, Seite 167 (27. September 1919) mit Gruppenbild.
[2]) Band 79, Seite 87 (18. Februar 1922).
[3]) Festschrift zur Feier des 25-jährigen Bestehens der G. E. P., Dritter Teil.



III. Preis (2. Rang, 6500 Fr.), Entwurf Nr. 12 „Direkt aufs Ziel". — Ansicht der Brücke aus Süden. — Masstab 1 : 1500.



III. Preis (2. Rang), Entwurf Nr. 12. — Verfasser Ing. O. Thurnheer, Ing. O. Höhn und Arch. H. Schürch in Zürich. — Längsschnitt 1 : 800.

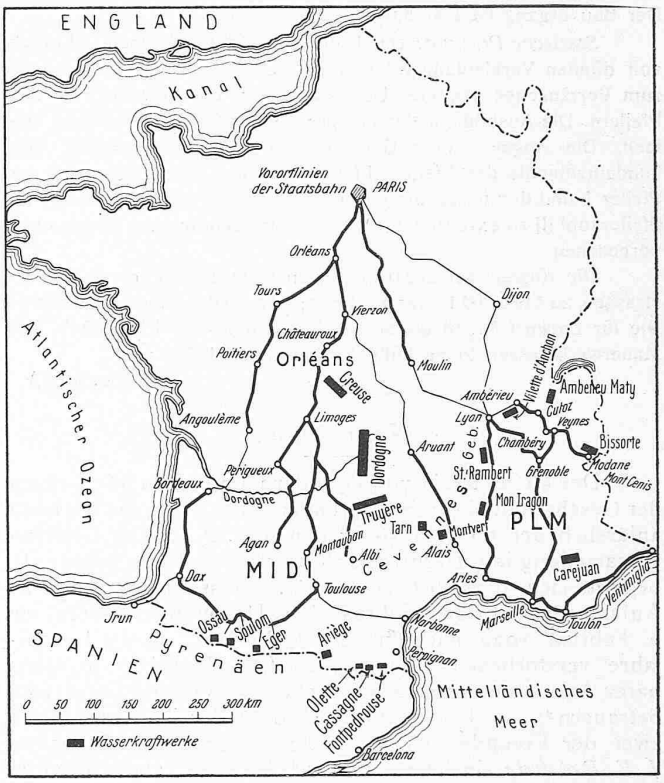
Stadtbaumeister Meyer und in Luzern Bauinspektor Wüest. Brüstlein selbst, den seine Berufstätigkeit schon 1869 ins Ausland führte, konnte an dem Ausbau der Gesellschaft zunächst nicht weiter direkten Anteil nehmen.

Als Bauingenieur ist Brüstlein ein sehr bewegtes Leben beschieden gewesen. Nach Absolvierung der Ingenieurabteilung der Eidg. Technischen Hochschule in den Jahren 1863 bis 1866 hat er das Jahr 1867 als Volontär in der Maschinenfabrik von Socin & Wick in Basel zugebracht, worauf er im Jahre 1868 an der Trassierung der Linie Pruntrut-Delle und dem Tunnel du Doubs mitarbeiten konnte. Der Wunsch, die Fremde zu sehen, führte ihn zunächst nach Wien, wo er 1869 im Oberbaubureau der k. k. priv. österreichischen Staatsbahngesellschaft Arbeit fand, um hierauf zur Brükkenbau Unternehmung Klein, Schmoll & Gärtner in Wien überzutreten; von dort aus fand sich Anlass, bei Trassierung und Bau der Linie Adrianopel-Sarambei in der europäischen Türkei mitzuarbeiten. Neuerwachte Eisenbahn-Bautätigkeit brachte ihn in die Heimat zurück, wo wir ihn von 1874 bis 76 beim Bau der Jurabahnen und von 1876 bis 1878 als Bahningenieur der J. B. L. finden. Nach vorübergehenden militärischen Aufnahmen in Bulgarien und Rumelien wandte er sich 1880 nach Nordamerika und wirkte bis 1886 als Civilingenieur in New-York. Von 1887 an beschäftigten ihn der Bau der Birsigtalbahn, der Linie Sissach-Gelterkinden, der Thunerseebahn und der Schynige-Platte-Bahn, zuletzt bis Ende 1894 die Betriebsleitung der Thunerseebahn. Im Jahre 1895 trat er als Ingenieur bei der Firma Fritz Marti in Winterthur ein, die sich mit dem Studium und der Durchführung von kleineren Eisenbahn-Projekten (Brunnen-Morschach 1905, Gurtenbahn bei Bern, Lustenau-Dornbirn u. a.), Besorgung und Lieferung von Oberbau- und Rollmaterial u. dgl. befasste. Als sich die Firma 1902 in eine Aktiengesellschaft umwandelte, trat er in deren Direktion ein, und ist in ihr, seit 1906 mit dem Sitz in Bern, bis 1911 tätig gewesen. Seither hat er sich mehrfach mit Gutachten für Banken und als Civilingenieur beim Bahnbau betätigt. Seine letzte grössere Arbeit war die Erstellung der Rechtsufrigen Thunerseebahn, deren Instandhaltung er bis zu seinem Ende geleitet hat.

O. Meister-Weidmann. Dr. phil. h. c. Meister-Weidmann, Chemiker aus Zürich, Ehrenmitglied der G. E. P., wurde in Liestal am 3. Mai 1844 geboren und starb in Zürich nach längerem Leiden am 6. Juni 1923. Er absolvierte die Chem.-technische Abteilung der E. T. H. in den Jahren 1861 bis 1864 und war hierauf bis 1866 in der Anilinfabrik von K. Oehler in Offenbach a. M. tätig. Von 1866 bis 1869 wirkte er in Zürich als Assistent von Prof. Wislicenus am Universitätslaboratorium und als Lehrer der Chemie an der Tierarzneischule Zürich. Von 1869 bis 1874 unterrichtete er sodann in Chemie und Warenkunde an den höheren Stadtschulen von Winterthur und der Industrieschule in Zürich, zugleich von 1871 an und bis 1885 als Privatdozent an der Eidg. Technischen Hochschule in Zürich lesend. 1874 trat er als Chemiker in die Seidenfärberei Schwarzenbach & Weidmann, später Färberei Weidmann A.-G. in Thalwil ein, in der er tätig geblieben ist, bis er sich 1909 in das Privatleben zurückzog. Anlässlich der 50-jährigen Jubelfeier der eidgen. polytechnischen Schule ernannte ihn die philosophische Fakultät der Universität Zürich am 1. August 1906 zum Ehrendoktor in Anerkennung seiner grossen Verdienste auf dem Gebiete der Seidenfärberei, besonders der modernen Chargierungsprozesse in wissenschaftlicher und technischer Beziehung.

Miscellanea.

Elektrifikation der französischen Bahnen. Aus frühern Mitteilungen ist unsern Lesern bekannt, dass verschiedene französische Bahngesellschaften nunmehr ernstlich an die Einführung der elektrischen Zugförderung herantreten. Die Baupläne für das Jahr 1923, die im letzten Dezember von dem französischen Eisenbahnrat (Conseil supérieur) genehmigt worden sind, sehen Elektrifikations-Arbeiten im Gesamtbetrag von 270 Mill. Fr. vor. Davon sind, wie wir der „Revue Générale de l'Electricité" vom 13. Januar 1923 entnehmen, mit 124 Mill. Fr. fast die Hälfte für das Gebiet der *Midi-Bahn* bestimmt, von dem als erste Etappe die Linie Toulouse-Dax (vergl. die beigegebene, der „E. T. Z." entnommene Karte) mit ihren Abzweigungen[1]) in Betracht kommt; als zweite wird das Gebiet der Strecke Bordeaux-Irun folgen. Die Elektrifikation der östlichen Zone bis zur Mittelmeerküste ist für später vorgesehen. Der Bau der Wasserkraftanlage im Ossau-Tal wird 30 Mill. Fr. beanspruchen; die Werke von Soulom und Eget bestehen bereits (vergl. Band 69, S. 263, 9. Juni 1917), müssen aber für die Lieferung von Gleichstrom eingerichtet werden. Für die Elektrifikation der östlichen Gebiete sollen später die Wasserkräfte der Ariège und der Têt herangezogen werden. — Die *Paris-Orléans-Bahn* sieht für 1923 einen Aufwand von 90 Mill. Fr. vor. Es soll vorläufig nur die Strecke Paris-Vierzon (200 km) der Hauptverkehrsader Paris-Limoges-Toulouse elektrifiziert



Uebersicht der zur Elektrifikation bestimmten französischen Bahnen.

werden. Die Energie werden die im Bau befindlichen Kraftwerke an der Creuse und an der obern Dordogne liefern. — Auf dem Netze der *Staatsbahnen* werden sich die für 1923 auf 45 Mill. Fr. veranschlagten Elektrifikations-Arbeiten auf die Vorortslinien von Paris (ehemaliges Netz der Westbahn) beschränken. — Die *Paris-Lyon-Méditerranée-Bahn* beabsichtigt ihrerseits, mit einem Voranschlag von 11 Mill. Fr., erst die Elektrifikation der Strecke Culoz-Modane ohne Erstellung eines eigenen Kraftwerkes.

Schweizerische Schleppschiffahrt-Genossenschaft. Dem Geschäftsbericht für 1922 der S. S. G., der mit Beteiligung der S. B. B. und der Kantone ins Leben gerufenen schweizerischen Rheinreederei, entnehmen wir über die Schiffahrt-Verhältnisse in jenem Jahr das folgende: Die Wasserverhältnisse des Rheins waren 1922 gut. Die *Schiffahrt nach Strassburg* war das ganze Jahr offen. Die anormale Konkurrenz der deutschen Eisenbahnen, der geringe Güterverkehr sowie der gute Wasserstand, der ein volles Ausnützen der Tragfähigkeit der Schiffe ermöglichte, erwirkten ein Sinken der Frachten, und zwar im Schweizerverkehr bis auf das Niveau der Vorkriegsjahre. Trotz der scharfen Konkurrenz der deutschen Grossreedereien beförderte die S. S. G. im Jahre 1922 550 000 t Güter.

Die *Schiffahrt nach Basel* konnte dank dem günstigen Wasserstande des Rheins schon im Monat März aufgenommen und bis Mitte November durchgeführt werden. Der Basler Verkehr hat zum erstenmal seit Friedenschluss mit 170 000 t nach und von Basel die vor dem Krieg erreichte Verkehrsziffer übertroffen. Von dieser Verkehrsmenge entfielen auf die S. S. G. 100 000 t. Leider entsprach das finanzielle Ergebnis dem Arbeitsaufwand nicht. Da die neuen Hafenanlagen in Basel-Kleinhüningen im Berichtsjahre noch nicht in Betrieb genommen werden konnten, zeigte sich die Umschlagstelle Basel-St. Johann in den Sommermonaten dem Verkehr nicht gewachsen. Ferner fehlte es an Schleppdampfern; die Dampfer

[1]) Einzelne dieser Nebenlinien waren ursprünglich mit Einphasen-Wechselstrom in Betrieb und werden gegenwärtig für Gleichstrom umgebaut.