

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **71/72 (1918)**

Heft 18

PDF erstellt am: **19.05.2024**

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.

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. Koppe²⁾ übernommen hatte. Schon bei Antritt seiner vielseitigen Tätigkeit vor 33 Jahren war er unablässig bemüht, wie schon Hottinger, mit Energie und Ausdauer den Erfindungen Goldschmidts auf dem Gebiet der feinern Messinstrumente Bahn zu brechen, so namentlich dem bekannten Aneroid-Barometer, Ingenieur-Barographen, Prozenzhygrometern 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 Fünfundsebzighjähriger 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. Geburtstag. 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 Jubiläumsschrift³⁾, 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 parti-

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).

culièrement 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 1^{er} novembre, est un des nôtres¹⁾, 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 remerciements 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 quittant²⁾; 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⁾ 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 2^e 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 Verkaufsabteilung 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 Vergütung zugesichert. (2152)

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

Auskunft erteilt kostenlos

Das Bureau der G. e. P.
Dianastrasse 5, Zürich.