

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 81/82 (1923)  
**Heft:** 24

## **Sonstiges**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 14.03.2025

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

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 Brückenbau Unternehmung Klein, Schmolli & Gärtner in Wien überzutreten; von dort aus fand sich Anlass, bei Trassierung und Bau der Linie Adrianopol-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 Jurabahn 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 Schnige-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.

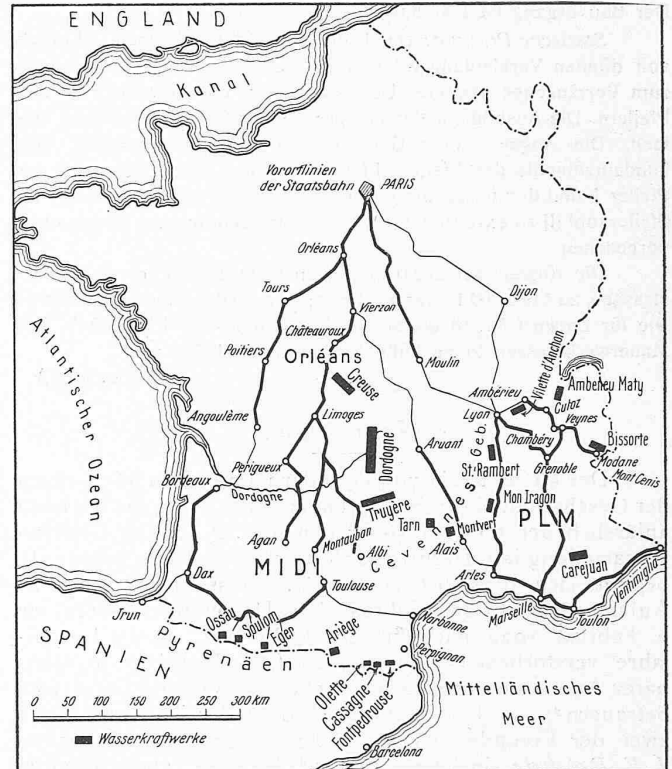
**O. Meister-Weidmann.** Dr. phil. h. c. Meister-Weidmann, Chemiker aus Zürich, Ehrenmitglied der G. E. P., wurde in Liestal am 3. Mai 1844 geboren und starb in Zürich nach längerem Leiden am 6. Juni 1923. Er absolvierte die Chem.-technische Abteilung der E. T. H. in den Jahren 1861 bis 1864 und war 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 früheren 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<sup>1)</sup> in Betracht kommt; als zweite wird das Gebiet

<sup>1)</sup> Einzelne dieser Nebenlinien waren ursprünglich mit Einphasen-Wechselstrom in Betrieb und werden gegenwärtig für Gleichstrom umgebaut.

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



Übersicht 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 Vorschlag von 11 Mill. Fr., erst die Elektrifikation der Strecke Cluzo-Modane ohne Erstellung eines eigenen Kraftwerkes.

**Schweizerische Schlepsschiffahrt-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 Friedensschluss 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 Schlepddampfern; die Dampfer

„Schweiz“ und „Zürich“ genügten nicht, um Liegetage der Kähne zu vermeiden. Die deutschen Reedereikonzerne Fendel, Rhenania und V. S. S. schlossen im Frühjahr einen Vertrag ab, worin sie sich gegenseitig verpflichteten, der S. S. G. keinerlei Aushilfe zu leisten. Durch die Unterstützung der Société d'Etudes pour la Navigation du Rhin in Strassburg konnte jedoch die durch diesen Boykott drohende Gefahr abgewendet werden. Diese Gesellschaft stellte ihren leistungsfähigsten, für die Basler Strecke passenden Dampfer „Strasbourg I“ der S. S. G. zur Verfügung. Ausserdem gelang es dieser, den der Firma C. C. Maier A.-G., Mannheim, gehörenden Schleppdampfer „C. C. Maier II“ für ihren Dienst zu gewinnen. Selbstverständlich war infolge dieser Schwierigkeiten im Schleppegeschäft das finanzielle Ergebnis der Basler Fahrt ein durchaus unbefriedigendes. In seiner Sitzung vom 30. Juni 1922 hat deshalb der Vorstand beschlossen, den Schiffspark so zu vergrössern, dass die S. S. G. für die Strecke Strassburg-Basel von fremden Gesellschaften [in] Zukunft vollständig unabhängig sei. Wie unsere Leser aus Zeitungsberichten wissen, sind denn auch seither die zwei weitem Schleppdampfer „Bern“ und „Luzern“ in Dienst genommen worden. Für die Durchführung der Basler Fahrt wurde bei der Maschinen- und Schiffsbaufabrik A.-G. in Mannheim das Kransschiff „St. Gotthard“ bestellt, das in Strassburg-Kehl der Leichterung der für Basel bestimmten Schiffe dienen wird. — Der Reingewinn der S. S. G. belief sich 1922 auf 88598 Fr., gegenüber 110443 Fr. im Vorjahr. Er wurde dem ordentlichen Reservefonds zugewiesen.

**Neue Syphonanlagen des Catskill-Aquäduktes.** Interessante Angaben über die umfangreichen Erweiterungsbauten, insbesondere den Neubau von Syphons in der Leitung zwischen der Stadt New York und dem Ashokan-Reservoir, macht „Eng. News-Record“ vom 17. Mai. Beim erstmaligen Ausbau in den Jahren 1907 bis 1917 war von den drei vorgesehenen Rohrleitungen an 14 Stellen, wo Syphons angeordnet werden müssen, nur eine Leitung verlegt worden, während die übrige Strecke bereits für die volle Leistung von täglich 2260 Mill. l. ausgebaut worden war. Die Rohre haben 2,40 m bis 3,43 m Durchmesser und 11,1 mm bis 14,3 mm Blechstärke bei Druckhöhen von 15,2 m bis 103,5 m. Sie werden eingegraben und erhalten aussen einen Betonmantel von 15 cm Stärke im Scheitel und 25 cm Stärke im horizontalen Durchmesser, innen eine 5 cm starke Auskleidung mit Zementmörtel. Hierbei erfüllt der äussere Betonmantel einen doppelten Zweck; er schützt das Rohr vor Rostangriff und hält das deformierte Rohr (beim Unterdrucksetzen der Rohre verkleinert sich der vertikale Durchmesser des Rohres um volle 10%) in seiner neuen Gestalt fest, worauf erst die Möglichkeit der Anbringung der innern Mörtel-Auskleidung gegeben ist. In der Sohle liegen die Rohre auf Betonsätteln in Abständen von 2,3 m auf. Die innere Mörtelverkleidung dient hauptsächlich zum Schutze des Eisens vor Korrosion, sodann erhöht sie die Leistungsfähigkeit gegenüber einer unverkleideten, genieteten Rohrleitung um 25%. — Die guten Erfahrungen, die mit der ersten, auf gleiche Weise verlegten Leitung in sieben Betriebsjahren gemacht worden waren, führten dazu, die neuen Syphons in der gleichen Art zu verlegen.

Die Schweizerische Naturforschende Gesellschaft hält vom 30. August bis 2. September in Zermatt, unter dem Vorsitz von Chanoine M. Besse, Pfarrer in Riddes, ihre 104. Generalversammlung ab. Für die allgemeinen Sitzungen, von denen die eine am Freitag vormittag in Zermatt, die andere am Samstag vormittag auf dem Gornergrat stattfinden, sind Vorträge von Dr. O. Bayard in St-Nicolas (Wallis) über „Die Prophylaxe des Kropfes“, von Direktor Dr. H. Faes in Lausanne über „Le phylloxéra en Valais et la reconstitution du vignoble“, von Dr. A. de Quervain in Zürich „Ueber die Erdbeben der Schweiz und des Wallis und ihre Erforschung“ und von Prof. E. Argand in Neuenburg über „La géologie des environs de Zermatt“ in Aussicht genommen. Die Sitzungen der Sektionen sind auf den Freitag nachmittag und den Sonntag vormittag angesetzt. Vorträge und Mitteilungen für die Sektion Ingenieurwissenschaft sind bis 1. Juli beim Sekretär des Jahresvorstandes, Forstinspektor A. de Werra in Sitten, anzumelden.

**Internationaler Eisenbahnverband.** Am 8. Juni hat die Internationale Eisenbahnkonferenz in Bern (vergl. Seite 279 d. Bd.) ihre Schlussitzung abgehalten. Der Vorsitzende der Konferenz, Dr. R. Herold, hielt eine Abschiedsrede, worin er die anwesenden Delegierten zur Erledigung der umfangreichen Arbeiten beglückwünscht, die sie im bemerkenswerten Geist gegenseitigen Verständ-

nisses und guten Willens zu Ende geführt haben. Die Herren Sibille (Frankreich), Vogel (Deutschland) und Bignami (Italien), Vizepräsidenten der Konferenz, und andere Delegierte ergriffen das Wort, den glücklichen Ausgang der Konferenz und den Geist der Versöhnlichkeit anerkennend, von dem sie getragen war. Herr Dr. Lankas (Tschechoslowakei) und Herr Zentraldirektor Dinkelmann sprachen der Versammlung die Glückwünsche für ihren Erfolg aus.

**Internationaler Chronometer-Wettbewerb** (vergl. Seite 72 dieses Bandes, 10. Februar 1923). Zu diesem Wettbewerb sind insgesamt 144 Chronometer eingereicht worden, davon 31 Marine-Chronometer. Sie stammen von 20 Fabrikanten, und zwar einem Franzosen, zwei Engländern, einem Dänen und 16 Schweizern; von diesen sind 13 Neuenburger (darunter drei Uhrmacherschulen), zwei Berner und ein Genfer. Im Preisgericht ist insofern eine Aenderung eingetreten, als für den verstorbenen Nationalrat Paul Mosimann in La Chaux-de-Fonds Staatsrat Edgar Renaud, Vorsteher des Industriedepartements und Präsident der Observatoriums-Kommission in Neuenburg, zu dessen Präsidenten gewählt wurde.

**Ueberbrückung des Hundwilertobels.** Auf Grund der von der Landsgemeinde dem Kantonsrat Appenzell A.-Rh. erteilten Vollmacht, hat dieser den Bau der Strassenbrücke über den Hundwiler-Tobel endgültig beschlossen. Der Kostenbetrag beläuft sich einschliesslich der Zufahrtstrassen auf 1300000 Fr. Eine genaue Prüfung der Geländeverhältnisse hat ergeben, dass für Schutz- und Sicherungsbauten im genannten Tobel sonst grössere Ausgaben erwachsen würden. Der Brückenbau soll in nächster Zeit in Angriff genommen werden; die Bauarbeiten sind bereits ausgeschrieben.

**Ein Denkmal für Ingenieur Marc Séguin,** der durch seine Erfindung des Heizröhrenkessels im Jahre 1825 die Entwicklung der Lokomotive um einen gewaltigen Schritt weiter brachte, soll nächstens in seiner Geburtsstadt Annonay (Ardèche) errichtet werden. Die Ausführung ist dem Bildhauer Clemencin übertragen. Ueber die Verdienste Marc Séguins um die Entwicklung der Technik gibt die auf Seite 304 unter Literatur besprochene Broschüre Auskunft.

**Schweizerische Landwirtschaftliche Ausstellung Bern 1925.** Der Bundesrat hat seine Zustimmung zur Veranstaltung einer landwirtschaftlichen Ausstellung in Bern im Jahre 1925 erteilt. Die Ausstellung soll die Landwirtschaft, die Milchwirtschaft, die Forstwirtschaft und den Gartenbau umfassen.

## Konkurrenzen.

**Neubau des Burgerspitals in Bern** (Bd. 80, S. 262; Bd. 81, S. 164). In diesem Wettbewerb für neue Spitalbauten auf dem Muri-felde in Bern hat das Preisgericht unter 36 eingegangenen Entwürfen die folgenden prämiert:

- I. Preis (6000 Fr.), Entwurf Nr. 4 „Sonnenhöfe“. Verfasser Hans Beyeler, Architekt in Bern.
- II. Preis (5000 Fr.), Entwurf Nr. 5 „Hofgarten“. Verfasser Nigst & Padel, Architekten in Bern.
- III. Preis (4500 Fr.), Entwurf Nr. 24 „Sonnenhof“. Verfasser Lutstorf & Mathys, Architekten in Bern.
- IV. Preis (4000 Fr.), Entwurf Nr. 15 „Civibus Refugium“. Verfasser K. K. von Sinner, Architekt in Bern.
- V. Preis (3000 Fr.), Entwurf Nr. 23 „Pietà“. Verfasser Arthur Moser, Architekt in Bern.
- VI. Preis (2500 Fr.), Entwurf Nr. 31 „Am schönsten Punkt“. Verfasser Widmer & Daxelhofer, Architekten in Bern.

Ferner hat die Direktion des Burgerspitals auf Antrag des Preisgerichtes beschlossen, sämtlichen Verfassern der folgenden, noch in engerer Wahl verbliebenen Projekte eine Auszeichnung in Form einer Entschädigung von 500 Fr. zukommen zu lassen: Nr. 6 „Sonnenuhr“, Nr. 13 „Alte Form“, Nr. 29 „Im Bereich des Möglichen“, Nr. 32 „Sonniges Alter“, Nr. 19 „Burgernutze“.

Alle Projekte sind seit letzten Dienstag bis und mit Donnerstag den 21. Juni 1923 im Foyer des Casinos in Bern von 10 bis 19 Uhr öffentlich ausgestellt.

**Neubau für die Bezirksschule in Lenzburg** (Bd. 81, S. 73). Zu diesem Wettbewerb sind bis zum festgesetzten Termin vom 31. Mai insgesamt 46 Entwürfe eingegangen. Infolge Verhinderung einzelner Preisrichter wird das Preisgericht erst am 28. Juni mit seiner Arbeit beginnen können.