Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 17/18 (1891)
Heft: 2

Nachruf: Meyer, Jean

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: 13.07.2025

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

INHALT: Zum Gedächtniss an Oberingenieur Jean Meyer. — Das Eisenbahnunglück bei Mönchenstein. IV. — Eidgenössisches Parlamentsgebäude in Bern. — Massnahmen zur Sicherung des Verkehrs auf den schweizerischen Eisenbahnen. — Miscellanea: Ueber einen neuen Drehstrom-Motor von Hutin & Leblanc. Zur Sicherung des Dampfschiffverkehrs. Accumulatorenwagen. Electrische Beleuchtung St. Moritzbad. Verein deutscher Ingenieure. Umgestaltung des Marktplatzes in Basel. — Concurrenzen: Bubenberg-Denkmal in Bern. Wilhelm Tell-Denkmal in Altdorf. Bibliothekgebäude in Basel. — Nekrologie: † Wilhelm Eduard Weber. † Carl Miller. — Correspondenz. — Vereinsnachrichten: Stellenvermittelung.

Hierzu ein Lichtdruckbild: Oberingenieur Jean Meyer.

Zum Gedächtniss an Oberingenieur Jean Meyer.

(Mit einem Lichtdruckbild.)

Wir hoffen, dass das Bild, welches wir unserer heutigen Nummer beilegen, Vielen willkommen sein möge als ein Gedenkblatt an den so rasch Verstorbenen, den die Grosszahl unserer Leser persönlich kannte.

Von seinem Studiengange und seiner Wirksamkeit als ausführender Ingenieur haben wir vor acht Tagen bereits ein flüchtiges Bild entworfen, dagegen verbleibt uns noch eine Seite seiner Thätigkeit und seines Wesens in Erinnerung zu rufen, die wahrlich nicht zu seinen geringsten gehörte.

Als Fachmann, als Ingenieur, darf Meyer allen denjenigen als Vorbild hingestellt werden, die sich dieser Berufsrichtung widmen wollen. Er verfügte über umfassende Kenntnisse in seinem Fach, die er sich durch einen regelrechten und erfolgreichen Studiengang erworben hatte. Die Jahre der Praxis brachten ihm reiche Erfahrungen. Trotzdem hörte er niemals auf sich weiter zu bilden, seine Kenntnisse zu erweitern. Sein Interesse an den grossen Errungenschaften der Technik, welche die letzten Jahrzehnte zu verzeichnen hatten, drohte niemals zu erkalten, sondern es wuchs in beständiger Folge und dehnte sich aus, weit über den engen Berufskreis, auf Alles, was den wahrhaft Gebildeten zu bewegen und zu begeistern vermag. Neben den Kenntnissen seines Faches verfügte er über einen solchen Schatz allgemeinen Wissens, wie dies in unserer Zeit, wo Alles nach Specialisirung drängt, nur selten mehr vorkommt. Daher ist er auch, wo immer sich die Gelegenheit dazu dargeboten hat, in richtiger Erkenntniss des hohen Werthes derselben, *eingetreten für eine allgemeine, auf breiter Grundlage ruhende Bildung unserer jungen Fachgenossen*, weil er einsah, dass dies das *beste* Mittel ist zur sogenannten Hebung des technischen Berufs. Und wenn an unserer technischen Hochschule in dieser Richtung ein neuer Weg eingeschlagen wurde, so darf dies zum grössten Theil den unablässigen Anstrengungen unseres Collegen zugeschrieben werden, den sie letzte Woche ins kühle Grab gebettet haben.

Wo es galt die Interessen des technischen Berufes zu wahren, da finden wir ihn in der vordersten Reihe. Wesentlich seiner Mitwirkung ist die Gründung der G. e. P. zu verdanken. Als Mitglied des Ausschusses, als Vice-Präsident, als Präsident hat er dieser Gesellschaft unvergessliche Dienste geleistet. Wenn es sich um die Förderung ihrer Interessen handelte, so war ihm keine Zeit zu viel, keine Mühe zu gross. Als die Frage der Reorganisation des Polytechnikums alle Gemüther bewegte, da war er es, der das werthvollste Material herbeischaffte, der die gründlichsten Arbeiten lieferte, der mit eiserner Thatkraft die im Weg stehenden Hindernisse wegzuräumen und mit seltenem Freimuth alle Einwürfe zu bekämpfen wusste. Desshalb hat auch die Gesellschaft seine Verdienste geehrt, indem sie ihn zum Ehrenmitglied ernannte, und als es sich um Vorschläge für den neu zu constituirenden Schulrath handelte, wurde sein Name in erster Linie genannt.

Auch die Gründung des waadtländischen Ingenieur- und Architekten-Vereins ist seiner Mitwirkung zu verdanken. Nach dem Rücktritt des langjährigen, verdienten Präsidenten desselben, des Herrn Cantonsingenieurs Louis Gonin, trat Meyer an die Spitze dieser grössten technischen Vereinigung der französischen Schweiz, die unter seiner Leitung eine rege und erspriessliche Thätigkeit entfaltete.

In den Delegirten- und General-Versammlungen des *schweizerischen* Ingenieur- und Architekten-Vereins hat er selten gefehlt und bei der Behandlung der wichtigeren Fragen ist sein massgebendes Votum meist von durchschlagender Wirkung gewesen.

Was er in den Techniker-Conferenzen der schweizerischen Eisenbahn-Verwaltungen geleistet hat, entzieht sich leider unserer Beobachtung. Vielleicht findet sich später aus jenen Kreisen ein College, der seine Verdienste würdigt; denn aus den zahlreichen Veröffentlichungen Meyers über eisenbahntechnische Verbesserungen ist zu schliessen, dass er auch dort nicht ohne Einfluss gewesen ist.

Oberingenieur Meyer wurde vielfach mit wichtigen technischen Expertisen betraut. So war er u. A. auch Experte im Process der Unternehmung Favre beim Bau des Gotthardtunnels. In der bekannten Streitfrage betreffend das Mauerwerk des Tunnels hatte er im December 1883 mit Oberingenieur Bechtle und Ingenieur Stockalper eine Aufnahme zum ewigen Gedächtniss vorzunehmen. Bei diesem Anlass wurde er von der Hand des Todes schon einmal leise berührt, denn er wäre gemeinsam mit Oberingenieur Bechtle beinahe einer Kohlenoxydgas-Vergiftung erlegen und nur mit grosser Mühe gelang es den Aerzten das Leben der Beiden zu retten. Seit jener Zeit war die Gesundheit Meyers nicht mehr so kräftig wie zuvor.

Gross ist die Zahl der technischen Berichte, Abhandlungen und fachmännischen Artikel, die aus Meyers gewandter Feder geflossen sind. Viele davon sind in der „Eisenbahn" und der „Schweiz. Bauzeitung" erschienen, andere wurden von ihm speciell für das waadtländische „Bulletin" bearbeitet, wieder andere sind in der „Revue générale des Chemins de fer" veröffentlicht worden. Meyer war ein vortrefflicher technischer Schriftsteller; er arbeitete mit einer ausserordentlichen Leichtigkeit und Raschheit; trotzdem waren seine Arbeiten nicht etwa nur oberflächliche Erzeugnisse des Tages und der momentanen Eingebung, sondern die meisten derselben können auch eine strenge Prüfung auf ihren inneren Gehalt wol aushalten und werden einen bleibenden Werth bewahren. Besonders hervorragend sind seine wiederholten Untersuchungen und Berechnungen über die Anlagen und den Bau des Simplontunnels. Der Förderung dieses gewaltigen, für die Westschweiz so wichtigen Unternehmens, hat er einen grossen Theil seines Lebens gewidmet und es war einer seiner innigsten Wünsche, an der Vollendung dieses Werkes arbeiten zu können. Leider erlebte er nicht einmal dessen längstersehnte Inangriffnahme.

Bei Vielen würde die geschilderte, vielgestaltige Thätigkeit allein schon ein ganzes Leben ausgefüllt haben, aber bei unserem Freund Meyer war dies nur Beiwerk, das den mächtigen Stamm seiner Hauptthätigkeit gleichsam spielend umrankte. Diese war der Ausbau des Netzes der damaligen westschweizerischen Eisenbahnen. Unter seiner Oberleitung ist die Linie Fribourg-Payerne-Yverdon, ferner die Broyethalbahn, die Linie Bouveret-St. Gingolph entstanden. Auch die Eisenbahnen von Pont nach Vallorbes und von Visp nach Zermatt sind zum grossen Theil sein Werk. Nebenbei hatte er von 1883 an bis zur Fusion mit der J. B. L.-Bahn auch noch die Oberleitung für die Bahnerhaltung des ganzen Netzes der S. O. S.

So sehen wir hier ein reiches Leben abgeschlossen vor uns liegen. Ein Leben voll Arbeitslust, voll nützlichem und förderlichem Vollbringen. Und doch ist damit das Bild noch nicht vollendet, das wir zeichnen wollten. Es fehlt noch der Lichtglanz, der auf dem Ganzen ruht. Es betrifft den Umgang mit seiner Familie, seinen Freunden, seinen Collegen und seinen Untergebenen. Hier zeigt sich

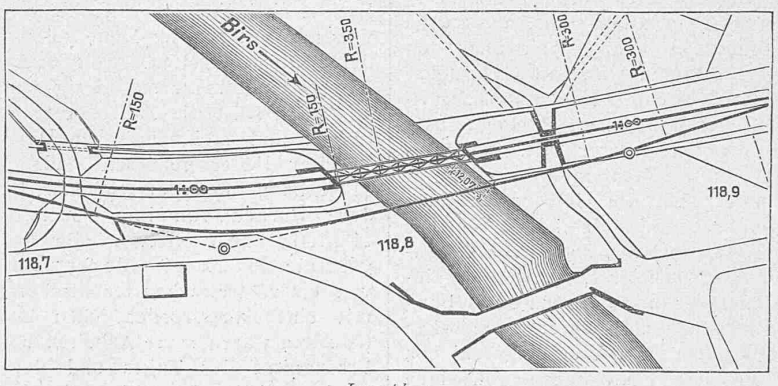
so recht, welch edler, liebevoller Mensch unser verstorbener Freund war. Charakter und äussere Erscheinung Meyers waren eine glückliche Verbindung der besten Eigenschaften des Deutsch- und Welsch-Schweizers. Mit deutscher Gründlichkeit und Herzensgüte waren verbunden die gewinnenden Formen französischer Weltgewandtheit und welschschweizerischer Liebenswürdigkeit. Wie belebten sich seine Züge, wie feurig blitzten seine Augen, wenn er im Kreise guter Freunde sich aussprechen konnte. Hier hörte man kein langweiliges, ermüdendes Fachgespräch; die Unterhaltung bewegte sich auf breiter Basis und ihr Gang liess sofort erkennen, welch umfassende Bildung unser verstorbener Freund besass. Und wie anhänglich und treu bewahrte er eine erworbene Freundschaft, wie sorgte er für seine Untergebenen und half ihnen, wenn es nöthig war, zu weiterem Fortkommen. Keiner derselben wird nicht mit grösster Liebe und Anhänglichkeit seines ehemaligen Vorgesetzten gedenken. Dies ist das schönste Zeugniss, das wir ihm, dem unvergesslichen, treuen Freund ins Grab legen können. Der edle Mensch sei hülfreich und gut! Unermüdlich schaff' er das Nützliche, Rechte! Das war sein Wahlspruch. *W.*

Das Eisenbahnunglück bei Mönchenstein.

IV.

Nebenstehende Abbildung, deren Herstellung wir der Redaction des Centralblattes der Bauverwaltung verdanken, zeigt den Lageplan der Mönchensteiner Brücke. Rechts liegt Basel, links Mönchenstein. Die untere Linie zeigt die in Ausführung begriffene provisorische Verlegung der Bahn.

Brücke über die Birs bei Mönchenstein.



Lageplan.
1 : 2000.

Ueber die Zahl der Todten und Verwundeten hat die Polizeidirection des Cantons Baselland unterm 3. dies einen amtlichen Bericht veröffentlicht. Laut demselben sind als getödet festgestellt: 73 Personen. Bis zum 30. Juni sind 131 Entschädigungsforderungen für verletzte Personen angemeldet worden. Es ersteigt sich somit die Gesammtzahl der von der Katastrophe Betroffenen auf über 200 Personen. Vermisst waren am 3. Juli noch zwölf Personen, von welchen indess nicht sicher festgestellt werden kann, ob sie an jenem Tag die Fahrt nach Mönchenstein gemacht haben.

Eidgenössisches Parlamentsgebäude in Bern.

Auf den beiden nachfolgenden Seiten finden sich die zwei Hauptgrundrisse des Entwurfes von Professor Friedrich Bluntschli dargestellt. Zur Vergleichung haben wir auch hier, in ähnlicher Weise wie vor acht Tagen, den Grundriss vom ersten Stock des früheren, 1885er Entwurfes aus Bd. V u. Z. wiederholt.

Massnahmen zur Sicherung des Verkehrs auf den schweizerischen Eisenbahnen.

Zwischen Abgeordneten des eidg. Eisenbahn-Departements und Vertretern der schweiz. Hauptbahnen fand am 25. Juni eine Conferenz statt, welche sich im Hinblick auf das Eisenbahnunglück in Mönchenstein ausschliesslich mit der Frage der Sicherung unseres Eisenbahnverkehrs beschäftigte und namentlich diejenigen Massregeln zur Sprache brachte, die in Bezug auf die eisernen Brücken zu treffen sind. Nach dem uns vorliegenden Protocoll der Verhandlungen wurde beschlossen, Folgendes durchzuführen:

I. *Massnahmen, welche von den Bahngesellschaften ohne Weiteres sofort an die Hand genommen und durchgeführt werden sollen:*

Allgemeine Revision und Erprobung der Brücken bei jeder Bahngesellschaft unter der Leitung hiezu besonders zu bezeichnender Ingenieure und zwar:

1. *Detaillirte Untersuchung sämmtlicher Eisenconstructionen.*
   Genaue Besichtigung aller Brückentheile.
   Anklopfen der einzelnsn Eisentheile, sowie der Nieten.
   Besondere Untersuchung in Bezug auf allfällige Constructionsfehler (mangelhafte Verbindungen, Verstrebungen, Stossdehnungen etc.).
   Beobachtung des Verhaltens der einzelnen Constructionstheile der Züge.
   Diese detaillirte Untersuchung hat mit Hülfe besonderer Gruppen von kundigen Monteurs und Metallarbeitern zu geschehen.
2. *Genaues Nivellement der Hauptträger der eisernen Brücken* bei den Auflagern und bei allen Knotenpunkten oder in regelmässigen Abständen, entsprechend dem bezüglichen Rundschreiben des Eisenbahndepartements (siehe unten).
   Gleichzeitig Nivellement der Auflager der Eisenconstructionen.
3. *Beobachtung der Brücken mit Instrumenten oder Registrirapparaten während mindestens eines Tages bei den gewöhnlichen Zügen,* d. h. bei Einwirkung verschiedener Zugsgattungen, bei gebremsten und ungebremsten Zügen etc.
4. *Besondere Belastungsproben der eisernen Brücken* mit zwei der je bei den Personen- und Güterzügen im gewöhnlichen Dienst zur Anwendung zu gelangenden schwersten Locomotiven der betreffenden Bahn und vollbeladenen Güterwagen (Kieswagen).
   Dabei soll die Fahrgeschwindigkeit der Probezüge bei den Hauptbahnen bis auf die fahrplanmässige Geschwindigkeit bei den Nebenbahnen und auf Nebenlinien der Hauptbahnen auf höchstens 25 *km* per Zeitstunde steigen, wobei Güterzugsmaschinen nur mit der den Güterzügen auf Brücken zukommenden Geschwindigkeit fahren dürfen.
5. *Untersuchung der Widerlager und Pfeiler der Brücken,* sowie deren Fundation, Versicherungen etc.

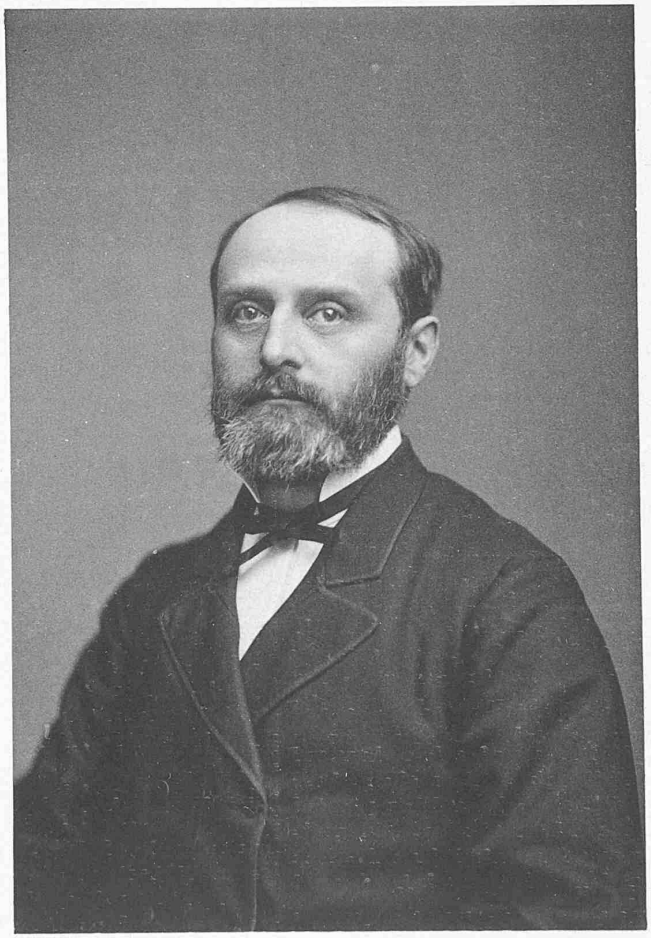
Zu den oben erwähnten Detailuntersuchungen und Proben werden die *eidg. Controlingenieure mitwirken,* soweit die etwa gleichzeitige Untersuchung an mehreren Orten des Controlbezirkes es erlaubt.

Ueber das Ergebniss der Untersuchungen, Belastungsproben und Nivellemente sind genaue *Protocolle* aufzunehmen, von dem mitwirkenden Personal (incl. dem anwesenden Controlingenieur) zu unterzeichnen und dem Eisenbahndepartement mitzutheilen.

Bis nach Durchführung dieser Untersuchungen und Proben sind ferner unverzüglich die folgenden Massregeln zu treffen:

a. Erneuerte Erinnerung des Personals an die seither bestehenden *Vorschriften der Bahnen betreffend das Befahren der Brücken,* und Revision dieser Vorschriften im Sinne einer Reduction der zulässigen Maximalgeschwindigkeit, wo dies zweckmässig erscheint.

b. Möglichste *Einschränkung des Vorspanndienstes* für die



Jean Meyer,

Oberingenieur für den Bau der Jura-Simplon-Bahn,
Mitglied des eidgenössischen Schulrathes,
Ehrenmitglied der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker,
Präsident des waadtländischen Ingenieur- und Architekten-Vereins.

Geboren am 8. October 1840. — Gestorben am 29. Juni 1891.

Nach einer Photographie von O. Welti in Lausanne.

Lichtdruck von J. Brunner in Winterthur.

Typ. Zürcher & Furrer, Zürich.