

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 79/80 (1922)
Heft: 19

Sonstiges

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: 22.02.2026

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

Von den beiden Einsendern im „Bund“ ist der erste zweifelloso im Recht. Der programmgemässe Termin, bzw. der auf Grund gegenseitiger Vereinbarung an seine Stelle getretene verschobene Termin ist ein Teil des Wettbewerb-Programms, hat somit Vertragscharakter und muss logischerweise für die ausschreibende Behörde in dem Sinne verbindlich sein, als sie von diesem Zeitpunkt an mit tunlichster Beförderung ihre Vertragspflicht zu erfüllen, d. h. die Beurteilung und Prämierung vorzunehmen hat. Das steht auch im Einklang mit der Vorherbestimmung und Nennung der Ersatz-Preisrichter, die bekanntlich ebenso gut in die Aufgabe eingeweiht sein müssen und es in der Regel auch sind, wie die Preisrichter selbst.

Der Standpunkt des zweiten Einsenders ist *psychologisch* zwar auch verständlich; er hat offenbar die Architektur seines Entwurfes auf den Geschmack des erkrankten, als ausschlaggebend vermuteten Preisrichters eingestellt und befürchtet darum dessen Fehlen. Das kann aber für die Gesamtheit der Bewerber nicht massgebend sein, namentlich nicht für jene, die es mit ihrer künstlerischen Ueberzeugung nicht vereinbaren können, auf die (übrigens wandelbaren) Liebhabereien einzelner Preisrichter zu spekulieren. Auch liegt in der Ablehnung der Ersatz-Richter eine, gerade im vorliegenden Fall nicht gerechtfertigte Geringschätzung nicht nur der betreffenden Kollegen, sondern auch der übrigen Preisrichter.

Es ist denkbar, dass dem zweiten Einsender der Fall des *Gymnasium-Wettbewerbs Winterthur* vorschwebt, wo ebenfalls Prof. K. Moser (in sehr vorgerücktem Zeitpunkt, wegen naher Verwandtschaft mit einem der Bewerber) als Preisrichter zurücktrat und ersetzt werden musste. Hierbei ist aber weniger diese Tatsache an sich bemängelt worden, als vielmehr der Umstand, dass man nicht den ersten Ersatz-Richter, Stadtbaumeister H. Herter in Zürich, der sich zudem um die Verbesserung des Programms besonders verdient gemacht hatte, berief, sondern den im Programm an dritter Stelle genannten Kollegen. Das hat aber nichts zu tun mit der, im Falle Winterthur korrekt erfüllten Pflicht der ausschreibenden Behörde, die Beurteilung der eingereichten Arbeiten *raschestens* vorzunehmen, wenn nötig eben unter Zuzug eines der just aus diesem Grunde *zum voraus* bestimmten Ersatz-Preisrichter.

Miscellanea.

Eidg. Technische Hochschule. Doktorpromotionen. Die E. T. H. hat die Würde eines Doktors der *technischen Wissenschaften* verliehen den Herren: *Anton Bieler*, dipl. Ing.-Chemiker aus Bonaduz (Graubünden) [Dissertation: Untersuchungen über Analyse und Eigenschaften aus Sulfofettsäuren hergestellter Seifen], *Ernst Meyer*, dipl. Ing.-Chemiker aus Reisiswil (Bern) [Dissertation: Versuche über die Einwirkung verschiedener Fettlösungsmittel (organischer Chlorverbindungen) auf Metalle], *Gottfried Schlatter*, dipl. Ing.-Chemiker aus Zürich [Dissertation: Milchsäuregärung der Glucose durch Peptone]; ferner die Würde eines Doktors der *Naturwissenschaften* den Herren: *Werner Enz*, dipl. Fachlehrer in Naturwissenschaften aus Bürglen (Thurgau) [Dissertation: Ueber die Reaktionsfähigkeit einiger Säurechloride gegen Wasser und Beiträge zur asymmetrischen Synthese], *Hermann Hotz*, dipl. Apotheker aus Gossau (Zürich) [Dissertation: Ueber die Wirkung des 2-Phenylchinolin-4-carbonsäure (Atophan) und des 2-Phenylchinolin-4-carbonsäureallylestere (Atochinol) auf die Ausscheidung einiger stickstoffhaltiger Körper im Urin], *Fritz Müller*, dipl. Fachlehrer der Naturwissenschaften aus Glarus [Dissertation: Synthetische Versuche in der heterocyklischen Reihe], *Ernst Stahel*, dipl. Fachlehrer in Mathematik und Physik aus Turbenthal [Dissertation: Ueber die ersten Glieder der Actinium-Reihe] und Fräulein *Berta Heierli*, dipl. Apothekerin aus Urnäsch [Dissertation: Experimentelle Untersuchungen zur Züchtung von Tuberkelbazillen aus Sputum].

Ausstellung von Kugel- und Rollenlagern in Winterthur. Indem wir nochmals auf diese bis zum 12. November geöffnete Ausstellung aufmerksam machen, die insbesondere wegen der zunehmenden Verwendung von Rollenlagern Interesse bietet, teilen wir berichtend noch mit, dass nicht die Firma Dr. Alfred Amsler & Cie. in Schaffhausen, sondern Amsler & Cie. in Feuertalen als Vertreter der Kugellagerwerke Fichtel & Sachs ausgestellt hat.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.

Dianastrasse 5, Zürich 2.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

PROTOKOLL

der I. Sitzung (Hauptversammlung) im Vereinsjahr 1922/23
Mittwoch den 25. Oktober 1922, 20 Uhr, auf der Schmidstube.

Vorsitzender: Arch. A. Hässig, Präsident. Anwesend sind 135 Mitglieder und Gäste.

I. *Vereinsgeschäfte*: Das Protokoll der XII. Sitzung im Vereinsjahr 1921/22 sowie der *Jahresbericht des Präsidenten* werden im veröffentlichten Wortlaut genehmigt.

Die *Jahresrechnung 1921/22* wird, nach Antrag der Revisoren Ing. J. Büchi und Ing. W. Morf, dem über sie referierenden Quästor Ing. C. Jegher unter bester Verdankung abgenommen und diese sowie das Budget 1922/23, das unveränderte Jahresbeiträge vorsieht, genehmigt. In Zukunft sollen die Vorträge wieder wie früher auch im „Tagblatt der Stadt Zürich“ bekannt gegeben werden.

	Rechnung 1921/22	Budget 1922/23
	Fr.	Fr.
I. Einnahmen:		
Mitgliederbeiträge	4167,00	4000,00
Zinsen	976,45	700,00
Sonstige Einnahmen		
Total Einnahmen	5143,45	4700,00
II. Ausgaben:		
Drucksachen und Inserate	432,90	600,00
Vorträge, Projektionen	963,50	850,00
Saalmiete	150,00	150,00
Subventionen ¹⁾	1900,00	1900,00
Reisentschädigungen	357,50	500,00
Porti und Papier usw.	358,25	400,00
Sonstige Ausgaben, Unvorhergesehenes	291,80	300,00
Total Ausgaben	4453,95	4700,00
Vorschlag	689,50	—

¹⁾ Beitrag an das Sekretariat des S. I. A. 800, Bürgerhaus 1000, Heimatschutz 50, Euler-Gesellschaft 50, insgesamt 1900 Fr.

Vereinsvermögen:	30. Sept. 1921	Zuwachs	30. Sept. 1922
Laufende Rechnung	14424,45	689,50	15113,95
Baufonds	11347,00	580,00	11927,00
Total	25771,45	1269,50	27040,95

Wahlen. Die unter Leitung des Quästors Ing. C. Jegher vorgenommenen *Vorstandswahlen* der in Austritt befindlichen Mitglieder, die sich indessen für eine Wiederwahl wieder zur Verfügung stellen, ergaben folgendes Resultat: Arch. *Alfr. Hässig* 97, Arch. *H. Herter* 98, Ing. Prof. *Ch. Andrae* 98, Masch.-Ing. *Rob. Dubs* 97, Ing. *A. Walther* 97, Masch.-Ing. *M. P. Misslin* 98 Stimmen. Für den infolge anderweitiger Inanspruchnahme zurücktretenden Ing. A. Frick wird auf Antrag des Vorstandes Masch.-Ing. *Otto Cattani*, Sekretär des „Vereins Schweizer Maschinenindustrieller“ mit 98 Stimmen gewählt. — Als *Präsident* wird vom Vorstand Architekt *A. Hässig* vorgeschlagen und mit 96 Stimmen wiedergewählt. — An Stelle des ausscheidenden *Rechnungsrevisors* Ing. J. Büchi wird Ing. *E. Schuler* gewählt. — Die bisherigen *Delegierten und Ersatzmänner* werden bestätigt.

Mitgliederbewegung. Präsident Hässig gedenkt in ehrenvollen Worten der seit der letzten Sitzung verstorbenen, langjährigen Mitglieder: Arch. *J. F. Zuppinger*, Ing. *L. Kürsteiner* und Arch. *J. Gros*, denen die übliche Ehrung erwiesen wird.

Aufnahmen: *Fernand Mussard*, Masch.-Ing.; Prof. *Bruno Zschokke*, Ing.-Chem.; *H. Lauchenaue*, Masch.-Ing.; *F. H. Burkhard*, Ing., und *H. Hobi*, Arch. Uebertritte: *Alfr. Kleiner*, Ing. (aus Sektion Bern); *Erwin Stirnemann*, Masch.-Ing. (bisher Einzelmitglied).

Austritte: Hans Roth, Ing. (Uebertritt in Sektion Bern) und Eugen Loretan, Ing. (desgl.). Wegen Nichtbezahlung der Beiträge wurde gestrichen: Alb. Trüeb, Ing.

II. Die *Umfrage* wurde nicht benützt.

III. *Vortrag* (mit Lichtbildern) von Prof. *E. Meyer-Peter*: Die *Rheinschiffahrt zwischen Basel und Strassburg*.

Nach einem Hinweis des Vorsitzenden darauf, dass die in der Tagespresse vorwiegend behandelte politische Seite der Rheinfrage als ausser dem Rahmen des Vortrages liegend betrachtet werden soll und daher auch die Diskussion sich nur mit den wirt-

schaftlich-technischen Fragen des Projektes, — wie sie im Vereins-Organ und an der diesjährigen Generalversammlung des S. I. A. behandelt wurden — befassen möge, gab Prof. E. Meyer-Peter in fesselnder, klarer Weise an Hand von Plänen und Lichtbildern einen Ueberblick über die, die Schifffahrt beeinflussenden technischen Verhältnisse auf dem regulierten Rhein, dem Seitenkanal und dem kanalisierten Rhein.

Einleitend bemerkte der Redner, dass, von welchem Gesichtspunkte aus die Rheinfrage auch betrachtet werden mag, dem politischen, dem rechtlichen oder dem technischen, eine restlose Befriedigung der Forderung nach dem „Freien Rhein“ unmöglich ist. Was immer für eine Lösung zur Ausführung kommt, immer werden wir von der Vertragstreue der verschiedenen Parteien abhängig sein.

Für den Erfolg der *Niederwasser-Regulierung* ist massgebend, ob sich tatsächlich dauernd eine Fahrinne von richtiger Breite und Tiefe herstellen lässt. Diese Sicherheit ist durch das Regulierungsprojekt¹⁾ nicht geboten. — Eingehend werden die betriebstechnischen Einwände gegen den *Seitenkanal*²⁾ behandelt und deren Unstichhaltigkeit dargetan. Was speziell die Leistungsfähigkeit der Kemsbser Schleuse anbetrifft, darf diese auf Grund der an ähnlichen Schleusen gesammelten Erfahrungen und unter Berücksichtigung des Stossverkehrs auf 4 bis 5 Millionen Tonnen im Jahr veranschlagt werden, was auf Jahre hinaus genügen wird.³⁾ Die *Kanalisation* des Rheins, welche Lösung eine vorteilhafte Kraftausnützung in einem besondern Seitenkanal ermöglichen will, während die Schifffahrt im Rhein verbleibt, hat an Aktualität verloren; ihr Hauptnachteil für die Schifffahrt besteht in der benötigten vermehrten Anzahl von Schleusen.

Die anschliessende Untersuchung der Wirtschaftlichkeit der einzelnen Lösungen ergab, dass vom technisch-wirtschaftlichen Standpunkt aus der Seitenkanal dem regulierten Rhein überlegen ist und von der Schweiz aus der Bau des Seitenkanals unterstützt werden sollte. — Die seinerzeit in der Presse gemachte Anspielung, dass bei Beurteilung der Rheinfrage die technisch-wirtschaftlichen Faktoren hinter die politischen Rücksichten zurückzutreten hätten, ist durchaus zurückzuweisen.

Anhaltender Beifall bekundete dem Vortragenden das dankbare Interesse, mit dem seine Ausführungen entgegengenommen wurden und für die auch der Vorsitzende Worte besten Dankes fand.

Die *Diskussion* eröffnete Dr.-Ing. H. Bertschinger, der den internationalen Charakter der Rheinfrage betont und für deren richtige Beurteilung die politisch-wirtschaftlichen Gesichtspunkte als massgebend in erster Linie gestellt wissen will. Es dürfe nicht übersehen werden, dass auf Grund der bestehenden Rechtsverhältnisse die Schweiz nur in Fragen der Schifffahrt ein Mitspracherecht habe, nicht aber hinsichtlich der Kraftausnützung ausserhalb der Landesgrenzen. Entgegen dem Vortragenden ist Bertschinger der Ansicht, dass genügend wissenschaftliche Grundlagen zur Vorausberechnung des Wasserquerschnittes im regulierten Rhein vorhanden sind und dass auch genügend Erfahrungen vorliegen, um — wie dies unterhalb Breisach geschehen ist — das Flussprofil trotz der Geschiebeverhältnisse konstant halten zu können. Der von den Kanalschleusen zu bewältigende Verkehr hängt nicht vom Wasserstand, sondern von den wirtschaftlichen Bedürfnissen ab. Die Kanalisation des Rheins lehnt Bertschinger ab, da Untersuchungen deren Unwirtschaftlichkeit ergeben haben.

Die Auffassung, dass die Schweiz für die gesamten Kosten der Regulierung hätte aufkommen müssen, hält er, in Berücksichtigung der bestehenden Verträge und Abkommen, für nicht richtig. Nicht übersehen werden darf jedoch, dass die Schifffahrt in einem fremden Lande Schwierigkeiten manigfacher Art begegnen wird. Was die vom Bundesrat eingenommene Stellung anbetrifft, muss gesagt werden, dass sich dieser nur auf anerkanntem Rechtsboden befand, als er für die Sicherung der freien Schifffahrt nur diejenige

Lösung berücksichtigte, die einzig und allein die *Schifffahrt* betrifft, nämlich die Regulierung des Rheins. Dr. Bertschinger glaubt, dass heute die Ansichten der technischen Kreise in der Rheinfrage nicht mehr so weit auseinander gehen und dass eine Einigung gefunden werden könnte.

Prof. C. Andreae warnt davor, die technisch-wirtschaftliche Seite der Rheinfrage hinter deren politische Beurteilung zu stellen, wenn nicht wiederum Erfahrungen, wie sie in der Eisenbahnpolitik der 60er und 70er Jahre des vergangenen Jahrhunderts (Nationalbahn u. a. m.) zum Schaden unseres ganzen Landes gemacht worden sind, sich wiederholen sollen. Politische Aspirationen haben es verschuldet, dass wir ein so unökonomisches Eisenbahnnetz haben und wir müssen uns hüten, bei der Lösung der Rheinfrage die nämlichen Fehler zu begehen. Politische Schlüsse müssen auf wirtschaftlichen Berechnungen fussen, die ihrerseits wiederum nur durch vorangehende Untersuchungen und Ueberlegungen der Techniker erhalten werden können.

Prof. A. Rohm begrüsst als Präsident des C. C. die gebotene Gelegenheit zu einer Aussprache unter Technikern und weist darauf hin, dass der S. I. A. mit Rücksicht auf die schwierige Stellung des Bundesrates davon Abstand nahm, in der Angelegenheit schon früher Stellung zu beziehen. Er ist nicht davon überzeugt, dass Anhänger und Gegner des Seitenkanals sich näher kommen werden, solange behauptet wird, dass die Rheinfrage eine politisch-wirtschaftliche und nicht eine technisch-wirtschaftliche sei; er hofft jedoch, dass durch die Behandlung der Frage im S. I. A. und seinen Sektionen auch weiteren Kreisen die Ueberzeugung vermittelt werde, dass einzig der Seitenkanal die beste, wirtschaftliche Lösung der Schifffahrt ermöglichen wird.

Prof. Meyer-Peter sieht einen Widerspruch darin, die Rheinfrage als „wirtschaftliche“ Frage hinzustellen, ohne deren technische Grundlagen nach allen Richtungen hin zuerst zu erörtern und verwahrt sich gegen den Vorwurf antinationalen Verhaltens. Er beantwortet anschliessend die von Bertschinger gestellten Fragen betr. Geschiebeführung unterhalb Basel, Berechnung des Wasserquerschnittes, Baumethoden und Baustoffe für die Regulierung, Leistungsfähigkeit der Schleusen u. a. m., und würde es sehr begrüssen, wenn eine Annäherung der bisherigen Gegner in der Rheinfrage gefunden werden könnte. Der beste Weg hierzu wäre die Einstellung der Angriffe auf den Seitenkanal, solange nicht nachgewiesen werden kann, dass er technisch der Regulierung nachsteht.

Nachdem nochmals Dr.-Ing. Bertschinger und Prof. Meyer-Peter das Wort zu kurzen Äusserungen ergriffen hatten, schloss der Vorsitzende die erfreulich sachlich geführte Diskussion und damit die Sitzung, mit bestem Dank an den Referenten und die Diskussionsredner, um 22,50 Uhr.

Der Aktuar: M. M.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

EINLADUNG

zur

II. Sitzung im Vereinsjahr 1922/1923

Mittwoch den 8. November 1922, 20 Uhr, auf der Schmiedstube.

Vortrag mit Lichtbildern von Direktor A. Huguenin, Zürich:
„Ueber neuere grössere Wasserkraftszentralen“.

Eingeführte Gäste und Studierende sind willkommen.

Der Präsident.

Maschineningenieur-Gruppe Zürich der G. E. P.

Samstag den 4. November 1922

Besichtigung der Radiostationen Dübendorf und Kloten gemeinsam mit der Physikalischen Gesellschaft Zürich, unter Leitung ihres Präsidenten Dr. F. Tank, Professor an der E. T. H., und von Fliegeroberleutnant B. Zimmermann.

Abfahrt Zürich HB nsh Dübendorf 13¹⁰. Rückkehr ab Kloten 17⁵⁸, Ankunft in Zürich HB 18¹⁸.
Der Gruppenausschuss.

Stellenvermittlung.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Offene Stellé: *Maschinen-Techniker*, gewandter Zeichner und Konstrukteur mit Kalkulation) mit moderner Werkstattpraxis, für Eisenkonstruktionen, Transmissionen und Transportanlagen; deutsch und perfekt französisch. Gutes Auftreten. (988)

Stellen suchen: Arch., Bau-Ing., Masch.-Ing., Elekt.-Ing., Techniker verschiedener Branchen (und techn. Hilfspersonal). (NB. Bewerber zahlen eine Einschreibgebühr von 5 Fr., Mitglieder 3 Fr.)

Auskunft erteilt kostenlos

Das Sekretariat des S. I. A.
Tiefenhöfe 11, Zürich 1.

¹⁾ Eingehende Darstellung siehe Nr. 7 und 8 dieses Bandes (vom 12. und 19. August 1922).
Red.

²⁾ Generelle Beschreibung mit Plan siehe Band LXXIX, Seite 275 (3. Juni 1922).
Red.

³⁾ Ueber die wirtschaftliche Bedeutung der Rheinschifffahrt, also die „Bedürfnisfrage“, hat der Bundesrat durch den früheren administrativen Direktor im Eisenbahndepartement M. Pestalozzi ein Gutachten ausarbeiten lassen. Die wichtigsten Argumente und Zahlen dieser, auf umfangreichen und gründlichen Erhebungen beruhenden Untersuchungen sind durch einen auszugsweisen Bericht in der „N. Z. Z.“ vom 13. und 14. Juli 1922 (Nr. 920, 926 und 932) der Öffentlichkeit bekannt gegeben worden. Darnach könnte unter gewissen Voraussetzungen der vollentwickelte Grossschiffahrt bis Basel auf einen *Gesamt-Jahresverkehr von 1,42 Mill. Tonnen* rechnen (statt 10 und noch mehr Mill. t nach Gelpke). „Dieser Verkehr kann aber nur erreicht werden, wenn die Schifffahrt imstande ist, die Beförderung der Güter zu erheblich niedrigeren Frachtsätzen als die Eisenbahn zu übernehmen.“ Den entsprechenden wirtschaftlichen Gewinn beziffert Pestalozzi, unter Ausserachtlassung des nicht in Betracht kommenden Durchgangsverkehrs und unter ziemlich optimistischen Annahmen (z. B. zwei 1000 t-Kähne pro Dampfer), auf rund 3 Mill. Fr. jährliche Frachtersparnis, allerdings mit allem nötigen Vorbehalt. — Wir verweisen auf unsere bezüglichen Ausführungen in Band LXXVII, Seite 304 (vom 25. Juni 1921) mit nähere Angaben über die Entwicklungsmöglichkeiten der Basler Umschlags-Einrichtungen (mit Plan).
Red.