

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 81/82 (1923)
Heft: 17

Nachruf: Bertschinger, Arnold

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: 19.02.2026

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

grossem Umfang über das Werden dieses Kulturwerks berichtet worden ist, den denkwürdigen Zeitpunkt seiner Vollendung festzuhalten. Wir tun dies nicht ohne wenigstens einiger der Männer zu gedenken, die in unermüdlichem Eifer Jahrzehntelang für das Zustandekommen der Internat. Rheinregulierung gekämpft und gewirkt haben. Da denken wir vor allem an den verstorbenen st. gallischen Landammann Zollikofer und seinen Nachfolger Riegg, an den verstorbenen Rheinbauleiter Obering. J. Wey und den österreichischen Hofrat Ph. Krapf, nicht zuletzt auch, und mit besonderem Gruss an unsere Kollegen Rheinbauleiter Obering. Karl Böhi und seine Assistenten, die Ing. R. Stuber und H. Conrad. Sie, und noch viele andere, haben, jeder an seinem Ort und zu seiner Zeit, ihre Kräfte dem grossen Werk gewidmet.

Die Rheinregulierung selbst hat zum Zweck zunächst die Beseitigung der Hochwassergefahr durch Senkung der Wasserspiegel um etwa 3 m in dieser Gegend. Mittelbar aber hat sie noch viel tiefergreifende Wirkungen, indem sie die Voraussetzung ist für umfangreiche Entwässerung und Melioration der st. gallisch-voralbergischen Rheinebene, die dadurch zu einer blühenden, fruchtbaren Landesgegend wird. Ihre Bevölkerung, die zu Tausenden dem Schauspiel der Dammsprengung beigewohnt, hat daher alle Ursache zur Dankbarkeit nicht nur gegenüber den Männern, die das Werk durchgeführt, sondern auch gegenüber dem Kanton und der Eidgenossenschaft, die durch Uebernahme des Löwenanteils an den vielen Millionen der Baukosten die Durchführung ermöglicht haben. Mögen die daran geknüpften Erwartungen sich erfüllen!

C. J.

† Arnold Bertschinger.

Am 12. April trat der Tod als Erlöser an das Krankenlager unseres verehrten G. E. P.-Kollegen Dir. Bertschinger, dem es leider nicht vergönnt war, einen mehrjährigen friedlichen Lebensabend zu geniessen, wie er und seine zahlreichen Freunde es gehofft hatten. Ein hartnäckiges Leiden, das auch ein operativer Eingriff nicht mehr besiegen konnte, bereitete dem anscheinend so kräftigen Manne ein allzufrühes Ende.

Arnold Bertschinger stammte aus Lenzburg, wo er am 7. Mai 1856 das Licht der Welt erblickte. Dort und in Aarau verbrachte er seine Jugend- und Schuljahre, bis er im Herbst 1875, versehen mit dem Reifezeugnis der

aargauischen Kantonsschule, die mech.-techn. Abteilung des Eidg. Polytechnikums bezog. Nach Erwerb des Diploms als Maschinen-Ingenieur im Herbst 1878 machte er zunächst eine einjährige praktische Lehrzeit in den Reparatur-Werkstätten der N. O. B. in Zürich durch, um dann im Winter 1879/80 in Paris seine Studien fortzusetzen. Hier nach finden wir ihn wieder bei der N. O. B., zunächst beim Fahrdienst, seit 1881 als Maschinen-Ingenieur beim Betrieb. Mitte 1885 trat Bertschinger als Kontrolling-Ingenieur für das Rollmaterial zum Staatsdienst über; im Februar 1896 wurde er Adjunkt und im Juli 1897 Chef der maschinen-technischen Sektion des schweizer. Eisenbahn-Departement. Aus dieser Stellung berief ihn am 11. Juni 1900 der Stadtrat von Zürich als Direktor der städtischen Strassenbahn.

Diesem Amte hat Bertschinger vom 1. Juli 1900 bis Ende Oktober 1907 vorgestanden und sich dabei um das städtische Betriebs-Unternehmen hervorragende Verdienste erworben. Zur Zeit seines Dienstantrittes lagen beim Strassenbahnwesen der Stadt Zürich grundlegende Veränderungen im Entwurfe. Es war die

Pferdebahn im Umbau begriffen und auf das Winterhalbjahr 1900/1901 der erste Fahrplan für die durchgeführte Elektrifizierung mit nachfolgender Neuordnung der Taxverhältnisse und der Billetkontrolle nebst Taxordnung zu schaffen, eine Arbeit, deren Durchführung von vollkommener Sachkenntnis und einem grosszügigen Dispositionsvermögen Zeugnis ablegte. Dasselbe ist zu sagen von seinen Anordnungen zum weiteren Ausbau des Strassenbahnnetzes, insbesondere der neuen Linien in den äussern Stadtteilen, der Depotbauten im Seefeld, an der Badenerstrasse und in Wollishofen. Unter seiner sachkundigen Leitung vollzog sich der Rückkauf der Industriequartier-Strassenbahn und der Zentralen Zürichbergbahn, sowie das Zustandekommen der Leonhardslinie. Daneben hat Bertschinger den zweigleisigen Ausbau des bestehenden Netzes durchgeführt und damit den Uebergang zum Fünfminutenbetrieb ermöglicht. Er hat es bei alldem auch verstanden, durch Takt, Wohlwollen und zielbewusste Geschäftsführung das Vertrauen der vorgesetzten Behörden wie auch des Personals des grossen Unternehmens in hohem Masse erwerben.

Nach dem Tode Birchmeiers im Jahre 1907 wählte der Bundesrat A. Bertschinger zum Präsidenten der Kreisdirektion III der S. B. B., in der er neben der Vertretung nach Aussen dem II. Departement (Stations-, Zugs- und Fahrdienst) vorstand. Auch hier bewährte Bertschinger



ARNOLD BERTSCHINGER

MASCHINEN-INGENIEUR

Präsident der Kreisdirektion III der S. B. B., Ehrenmitglied der G. E. P.

Geboren 7. Mai 1856

Gestorben 12. April 1923

seine Fähigkeiten für das weitschichtige Gebiet des Eisenbahn-Betriebes aufs beste, bis er vor zwei Jahren sich in den Ruhestand zurückzog. Im politischen Leben ist er nicht hervorgetreten. Dagegen hat er der G. E. P. seit 1892 im Ausschuss und von 1906 bis 1910 als Präsident seine Mitarbeit und wertvolle Dienste geweiht, wofür ihn als Anerkennung die Generalversammlung 1910 zum Ehrenmitglied ernannte; auch seither blieb er ein anhänglicher Besucher der Ausschuss-Sitzungen, in denen er manch guten Rat erteilte. Seine Kollegen werden von ihm die Erinnerung an einen ruhigen, stets massvoll und wohlwollend urteilenden Kameraden bewahren.

Miscellanea.

Die Umgestaltung der Leipziger Bahn-Anlagen. In den Jahren 1902 bis 1915 ist durch die preussische und die sächsische Staats-Eisenbahn-Verwaltung, wie unsern Lesern bekannt, eine durchgehende Umgestaltung der Bahn-Anlagen der Stadt Leipzig durchgeführt worden.

Ueber die bezüglichen umfassenden Bauarbeiten hat vor einiger Zeit die „Zeitschrift für Bauwesen“¹⁾ sehr ausführlich berichtet. Der gemeinschaftliche *Haupt-Personen- und Güterbahnhof* ist am Georgiring auf dem Gelände des vormaligen Dresdener, Magdeburger und Thüringer Bahnhofs unter teilweiser Mitbenutzung von Gelände des städtischen Lagerhofes errichtet worden. Daneben sind für den Orts- und Vorortverkehr preussischerseits der *Eilenburger Bahnhof*, sächsischerseits der *Bayrische Bahnhof* beibehalten worden. Die Ortsgüteranlagen sind beiderseits unmittelbar neben dem Personen-Hauptbahnhof angelegt worden. Für die Abwicklung des umfangreichen Postpäckereiverkehrs hat die Reichspostverwaltung an der Nordseite des Hauptbahnhofes und anschliessend an diesen einen besondern *Postgüterbahnhof* geschaffen.

Für den hauptsächlichen Verschiebeverkehr sind preussischerseits, im Westen der Stadt, an der Magdeburger Linie in Wahren, von der sächsischen Verwaltung dagegen im Osten der Stadt, angelehnt an die Leipzig-Dresdener Linie in Engelsdorf, zwei neue, umfangreiche *Verschiebebahnhöfe* erbaut worden. Weiter legte man zwei *Vorordnungsbahnhöfe* an, im Norden einen neuen in Mockau, im Süden durch Ausbau der Gaschwitz Anlage. Zur wechselseitigen Uebergabe der Güterwagen der beiden Verwaltungen sind im Osten der Stadt der an der Eilenburger Linie gelegene preussische Bahnhof Schönefeld, im Westen die unmittelbar nebeneinander liegenden Bahnhöfe beider Verwaltungen zu Plagwitz-Lindenau entsprechend zu *Uebergabe-Bahnhöfen* ausgebaut worden.

Der erwähnte Bericht enthält eine sehr ausführliche, reich illustrierte Darstellung der den bemerkenswertesten Teil der neu geschaffenen Leipziger Bahn-Anlage bildenden, 26 Perron-Geleise umfassenden Kopfbahnhof für Personen- und Güterverkehr. Sowohl der Geleiseplan als auch Anordnung und Bauausführung des Empfangsgebäudes, der mit einem in Eisenbeton ausgeführten Tonnengewölbe überdeckten Querhalle und der eisernen Längshallen²⁾ sind unter Beigabe zahlreicher Tafeln und Textabbildungen in eingehender Weise behandelt. Einige Angaben über Bauvorgang und Baukosten schliessen die bemerkenswerten Ausführungen.

Zweite Juragewässer-Korrektion. Unter dem Vorsitz von Bundesrat Chuard, fand am 19. April eine Konferenz zwischen Vertretern des Bundes und der an der Juragewässer-Korrektion interessierten Kantone Waadt, Freiburg, Neuenburg, Bern, Solothurn,

Aargau, Baselland und Baselstadt statt. Nach Referaten von Ingenieur Peter (Bern) und Deluz (Lausanne) und nach Diskussion beschloss die Konferenz, es sei eine technische Kommission zu bilden, die die gemachten Vorschläge näher prüfen und einer nächsten Konferenz endgültige Vorschläge für die technischen Grundlagen des Projektes einer zweiten Juragewässerkorrektion unterbreiten soll. In dieser Kommission sollen alle interessierten Kreise vertreten sein. Ferner wurde die Frage besprochen, ob es möglich sei, im Interesse der Beschäftigung Arbeitsloser schon jetzt einzelne Bauwerke auszuführen. Es wurde jedoch einmütig als nicht zweckmässig erachtet, einzelne Teile auszuführen, solange keine endgültige Entscheidung über die Durchführung der Korrektion und über die Art der Ausführung vorliege.

Ein neuzeitliches schwedisches Institut für Metallforschung. In Schweden, wo so viele hervorragende Vertreter der wissenschaftlichen und praktischen Metallurgie gewirkt haben — es sei nur an Polhem, Swedenborg, Rimman, Bergman, Scheele, Berzelius, Göransson und Akerman erinnert —

ist letztes Jahr, wie wir den „V. D. I.-Nachrichten“ entnehmen, ein neuzeitliches Institut für Metallforschung eröffnet worden. Hauptaufgabe des Institutes ist die Ausübung und Förderung wissenschaftlicher Forschungen innerhalb der Metallographie und auf den angrenzenden Gebieten. Weiter soll es die Industrie mit mehr unmittelbar praktischen Untersuchungen unterstützen und in Verbindung mit der Universität Studierenden Gelegenheit zur Durchführung grösserer metallographischer Sonderarbeiten geben. Vorsteher des Institutes ist Prof. C. Benedicks, der von den Staatsbehörden ernannte Vorsitzende des Kuratoriums ist Prof. Svante Arrhenius.

Kurzschlussströme in Drehstromnetzen und ihr Einfluss auf das Schaltbild, die Apparate und Leitungen. Unter diesem Titel veröffentlicht Oberg. Th. Panzerbieter in der Siemens-Zeitschrift vom Sept./Nov. 1922 eine in der Folge auch als Sonderabdruck herausgegebene lesenswerte Abhandlung. Nach der in den Richtlinien des V. D. E. angegebenen Berechnung erhält man nicht in allen Fällen ein richtiges Bild von der Grösse der Kurzschlussströme in den verschiedenen Netzteilen. Auch ist die Grösse des Stosskurzschlussstromes nicht berücksichtigt. Die erwähnte Abhandlung dürfte deshalb, obwohl nichts wesentlich neues bietet, als Zusammenstellung aller für eine genauere Ermittlung der Kurzschlussströme in Betracht kommenden Berechnungen doch für manchen von Wert sein.

Zum Bau der Zähringerbrücke in Freiburg hatten wir auf Seite 194 letzter Nr. eine redaktionelle Nachschrift und das Fliegerbild (Abb. 12) beigefügt. Der Berichterstatter, Herr Prof. A. Rohn, der von dieser Nachschrift keine Kenntnis hatte, teilt uns mit, dass unsere Bedenken hinsichtlich des schiefen Strassen durchbruchs in Verlängerung der Brückenaxe insofern gegenstandslos seien, als sowohl die Experten-Kommission wie auch die massgebenden Amtstellen in Freiburg an einen solchen Durchbruch gar nicht denken, ihn im Gegenteil, wie wir, des entschiedensten ablehnen. Wie wir nachträglich aus Freiburg in Erfahrung bringen konnten, stammt die im Lageplan eingezeichnete und darum von uns hervorgehobene „Idee“ von einem früheren Projektverfasser.

Drahtloser Verkehr mit einem fahrenden Eisenbahnzuge. In einem von London nach Liverpool fahrenden Schnellzug der London, Midland and Scotland Railway wurde kürzlich ein besonderer Speisewagen mit Empfangs-Vorrichtung für drahtlose Telefonie eingestellt. Auf dem ganzen Wege konnte die Verbindung zunächst mit London, später auch mit Birmingham und Manchester aufrecht-

¹⁾ Jahrgang 1921, 4. bis 6. Heft und 7. bis 9. Heft. Auch als Sonderabdruck erschienen. Vergl. S. 101 dieses Bandes (24. Februar 1923) unter „Literatur“.

²⁾ Vergl. die Abbildungen in Band 63, Seite 185 (28. März 1914).

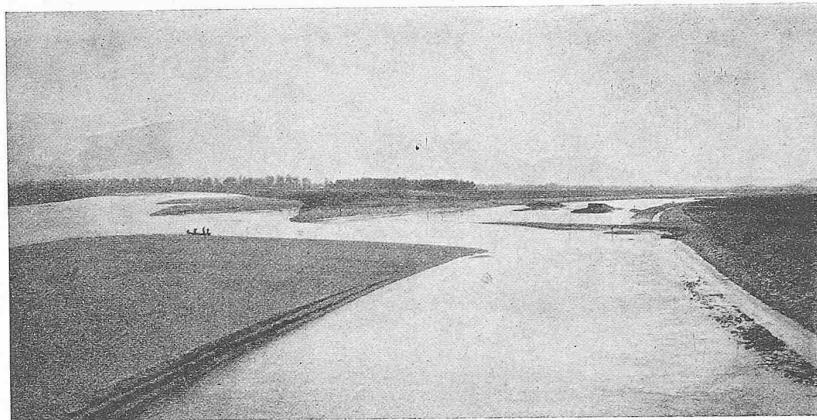


Abb. 5. Ausmündung des Diepoldsauer Durchstiches (rechts) in den bestehenden Rheinlauf (links) bei der Widnauer Brücke. (Abb. 1 bis 5 Phot. A. Krenn, Zürich.)