

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 85/86 (1925)  
**Heft:** 13

## Vereinsnachrichten

### 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:** 12.12.2025

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

Jahren zum technischen Direktor vorrückte. Soweit es seine Stellung erlaubte, wirkte er bei der Lösung öffentlicher Fragen technischer Natur tatkräftig mit. Er erwarb mit einem Mitinteressenten die Konzession für den Bau einer Strassenbahn und war Mitglied der Kommission für das städtische Wasser- und Elektrizitätswerk, das er in den ersten Anfängen zu Ende der 90er Jahre leitete.

Nach seinem Austritt aus der Maschinenfabrik Rauschenbach im Jahre 1916 erhielt Uehlinger einen Lehrauftrag für landwirtschaftliche Maschinen an der Eidgen. Technischen Hochschule in Zürich; im Jahre 1917 wurde er von seinen Mitbürgern in den Stadtrat berufen. Die Verhältnisse brachten es mit sich, dass ihm das Finanzreferat übertragen wurde, eine Tätigkeit, die ihm allerdings weniger zusagte, als ein Referat technischer Natur. Trotzdem hat er dem städtischen Finanzwesen wertvolle Dienste geleistet, weil er infolge seiner frühern Tätigkeit die finanzielle Lage der grossen Unternehmungen kannte, und daneben in der Aufsichtskommission der städtischen Werke auch seine Fachkenntnisse betätigte. Da indessen seine Kräfte immer mehr abnahmen, war Uehlinger gezwungen, auf Ende 1924 seinen Rücktritt als Stadtrat zu erklären. Es sollte ihm indessen keine lange Ruhezeit mehr beschieden sein.

Arthur Uehlinger hat als kenntnisreicher Ingenieur viel zum Gedeihen der städtischen Werke, bei deren Gründung er initiativ mitwirkte, beigetragen. Im persönlichen Verkehr war er ein lebenswürdiger Mann und seinen Untergebenen ein freundlicher, humaner Vorgesetzter, der auch im Stillen viel Gutes tat. J.-H.

### Konkurrenzen.

**Neues Aufnahmegebäude Genf-Cornavin** (Bd. 84, S. 199). Auf den festgesetzten Termin sind 78 Entwürfe rechtzeitig eingelaufen. Es wurden folgende prämiert, unter deren Verfassern ein *engerer Wettbewerb* zur Erlangung eines Ausführungs-Entwurfs veranstaltet wird:

Kein I. Preis.

Zwei II. Preise ex aequo (je 4500 Fr.),

Motto „Mars“, Arch. *W. Brenneisen*, Zürich, und

Motto „Sic“, Arch. *Max Convert*, von Neuenburg, in Arras.

Zwei III. Preise ex aequo (je 3500 Fr.),

Motto „Aigle“, Arch. *Ad. Guyonnet*, Genf, und

Motto „Paris-Genève“, Arch. *E. Doret*, Genf.

IV. Preis (2500 Fr.), „Canonica“, Arch. *Arn. Itten*, Thun.

V. Preis (1500 Fr.), „Billets s. v. p.“, Arch. *Franz Fulpius*, Genf.

Zum Ankauf empfohlen sind: zu je 800 Fr. die Entwürfe Motto „Cornavin“ und „Clarum simplex“; zu 400 Fr. Motto „Titan“; deren Verfasser werden ersucht, sich der Generaldirektion der S. B. B. in Bern zu nennen.

Die Ausstellung der Entwürfe findet statt in der Turnhalle der Ecole primaire, Bd. James Fazy, vom 26. März bis 9. April, täglich von 9 bis 17 Uhr.

**Ausgestaltung der Seeufer der Stadt Zürich und ihrer Vororte.** (Seite 108 lfd. Bd.) *Pro memoria*: Die Frist zur Einreichung von Fragen bezüglich einzelner Programmpunkte läuft Ende dieses Monats ab!

### Literatur.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten.

**Versuche mit Plattenbalken zur Ermittlung der Einflüsse von wiederholter Belastung, Witterung und Rauchgasen und zwar auf lange Dauer und bei häufiger Wiederholung.** (Zweiter Teil). Ausgeführt im Versuchs- und Materialprüfungsamt der Technischen Hochschule Dresden in den Jahren 1914 bis 1920. Bericht erstattet von Reg.-Baurat Dipl.-Ing. *Amos*, Oberassistent und Leiter einer Fachgruppe der bautechnischen Abteilung des genannten Amtes. Berlin 1925. Verlag von Wilh. Ernst & Sohn. Preis geh. 9 M.

**Der Heimatschutz im Kanton Zürich.** Von Dr. *Carl Escher*. Mit einem Titelbild und zwei Illustrationen. 88. Neujahrsblatt zum Besten des Waisenhauses in Zürich. Herausgegeben von der Gelehrten Gesellschaft, Zürich 1925. Kommissionsverlag von Beer & Cie. Preis geh. Fr. 4.80.

**Das Kraftwerk Wäggitäl.** Von *Gustav Kruck*. Mit 1 Titelbild, 1 Karte, 4 Tafeln, 1 Profil und 7 Abbildungen. Neujahrsblatt der Naturforschenden Gesellschaft in Zürich auf das Jahr 1925. 127. Stück. Zürich 1925. Kommissionsverlag von Beer & Cie. Preis geh. 6 Fr.

**Der Taylorismus als Hilfe in unserer Wirtschaftsnot.** Von *Edgar Herbst*, emer. Vorsitzender der „Forschungsgesellschaft für wissenschaftliche Betriebsführung“ in Wien. Dritte erweiterte Auflage. Heft Nr. 19/20 von „Der Aufstieg“. Leipzig und Wien 1924. Anzengruber-Verlag. Preis geh. 0,50 M.

**Beitrag zur konstruktiven Ausbildung grosser Eisenbetonbehälter an Hand von Ausführungszeichnungen der Melassebehälter der Fabrikanlage „Kronos“ in Eleusis (Athen).** Von *P. Santo-Rini*, Ingenieur. Mit 27 Abbildungen. Berlin 1924. Verlag von W. Ernst & Sohn.

**Skizzen von Gas- und Oelmaschinen.** Zusammengestellt von *R. Schöttler*. Em. O. Professor an der Technischen Hochschule in Braunschweig. (Aus: Schöttler, Die Gasmaschine, 5. Auflage, und andern Werken). Vierte, neubearbeitete Auflage. Berlin 1924. Verlag von Julius Springer. Preis geh. M. 2.70.

**Die Gewinde, ihre Entwicklung, ihre Messung und ihre Toleranzen.** Im Auftrage von Ludw. Loewe & Cie., A.-G., Berlin, bearbeitet von *Dr. G. Berndt*, Professor an der Technischen Hochschule Dresden. Mit 395 Abbildungen und 287 Tabellen. Berlin 1925. Verlag von Julius Springer. Preis geb. 36 M.

**Untersuchungen über die Gas- und Oel-Gleichdruckturbine.** Nach den Berichten des Semmler-Konsortiums bearbeitet von Geh. Reg.-Rat *Wilh. Gentsch*, Oberregierungsrat und Mitglied des Reichspatentamts. Mit 40 Abbildungen. Halle (Saale) 1924. Verlag von Wilhelm Knapp. Preis geh. M. 5.20, geb. M. 6.30.

**Franz Reuleaux und seine Kinematik.** Von Dipl.-Ing. *Carl Weihe*, Frankfurt a. M. Mit dem Aufsatz „Kultur und Technik“ von F. Reuleaux. Mit 4 Abbildungen. Berlin 1925. Verlag von Julius Springer. Preis geb. 3 M.

**Ingenieurholzbauten bei der Reichsbahndirektion Stuttgart.** Von Dr. Ing. *K. Schaechterle*, Oberbaurat. Mit 157 Abbildungen. Berlin 1925. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geh. 6 M.

**Mélanges de mathématiques et de physique.** Par *Emile Picard*, Secrétaire perpétuel de l'Académie des Sciences. Paris 1924. Gauthier-Villars & Cie., éditeurs. Prix br. 25 francs.

Redaktion: CARL JEGHER, GEORGES ZINDEL.

Dianastrasse 5, Zürich 2.

### Vereinsnachrichten.

#### Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

##### Mitteilung des Sekretariats.

In Ergänzung unserer Notiz in Nr. 10 der „Schweizer. Bauzeitung“ vom 7. März 1925 betreffend Teilnahme verschiedener Departemente an den Normungsarbeiten des S. I. A. können wir mitteilen, dass nunmehr auch das Eisenbahndepartement seine Mitarbeit zugesichert hat.

#### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

##### PROTOKOLL

#### der XI. ausserordentlichen Sitzung im Vereinsjahr 1924/25

Mittwoch, den 18. März 1925, 20 Uhr, auf der Schmidstube.

Vorsitzender: *A. Walther*, Präsident. Anwesend 134 Mitglieder und Gäste.

1. Das Protokoll der X. Vereinssitzung ist in der „S. B. Z.“ noch nicht erschienen.

In den S. I. A. wurden aufgenommen die Ingenieure Dr. L. Bendel, R. H. Briner, P. Hochstrasser, A. Keller, M. Meyer, T. Pfister; sie werden willkommen geheissen.

Der Vorstand hat beschlossen, am 25. März, 7 Uhr ein einfaches gemeinsames Nachtessen mit nachfolgendem Vortrag von Prof. R. Rittmeyer über „Eindrücke vom Städtebau-Kongress in Holland im Sommer 1924“ abzuhalten. Der Vortrag beginnt um 8 $\frac{1}{2}$  Uhr.

2. Die Umfrage wird nicht benützt.

3. Vortrag von Dr. Ing. *H. Bertschinger* über „Die Regulierung des Rheins zwischen Strassburg und Basel (Kembs) nach dem Projekt 1924“.

Anhand zahlreicher Pläne und einer Reihe von Lichtbildern erläutert Dr. Bertschinger (Techn. Experte der Schweizer. Delegation bei der Rhein-Zentralkommission) das vom Rheinbauamt Freiburg i. B. ausgearbeitete und von der Schweiz der Zentralkommission zur Genehmigung vorgelegte Bauprojekt. Da dieses demnächst in der „S. B. Z.“ zu eingehender Darstellung gelangen wird, sei an dieser Stelle bloss erwähnt, dass die Regulierung nach „Projekt 1924“ unterhalb der Isteiner-Schwelle beginnt und auf etwas reduzierten bzw. veränderten Grundlagen aufgebaut ist (Profilverminderung der Fahrwasserrinne um 9%; massgebende Niederwassermenge 525 m<sup>3</sup>/sek, d. h. 5% mehr als im Projekt 1921; Ausschaltung der Isteiner-Schwelle u. a. m.). Die Gesamtbaukosten sind für die obere Strecke

Istein-Breisach auf 18,20 Mill. Mark und für Breisach-Strasbourg auf 31,32 Mill. Mark (Preisbasis Ende November 1924) veranschlagt, die Bauzeit auf je fünf Jahre für die Hauptbauten und den weiteren Ausbau, also insgesamt zehn Jahre vorgesehen. Die zahlreichen befragten Schiffahrttreibenden (Reeder, Kapitäne u. a. m.) haben die reduzierten Abmessungen der angestrebten Fahrwasserinne (75 m Breite in 2 m Tiefe) übereinstimmend als genügend erklärt.<sup>1)</sup>

In der anschliessenden *Diskussion* ergriff zuerst der stellvertretende schweizer. Delegations-Chef, Direktor E. Payot (Basel) das Wort, um daran zu erinnern, dass im sogenannten „Strassburger Kompromiss“ (1922) *einerseits* die Schweiz ihre Zustimmung erklärt habe zur Errichtung des Kraftwerks Kembs mit schiffbarem Seitenkanal und Umgehung der Isteiner-Schwelle, *andererseits* die Zentral-Kommission der Regulierung der Rheinstrecke von Kembs abwärts, wie sie von der Schweiz gewünscht wird, zugestimmt hat. Nachdem sodann die Schweiz kürzlich die Konzession für Kembs mit Rückstau bis zur Birs erteilt hat, handelt es sich nunmehr um die Erfüllung auch des II. Teiles des Strassburger Abkommens, d. h. eben die Genehmigung des von der Schweiz eingereichten Bauprojektes für die ergänzende Regulierung von Kembs abwärts. Die lebhaft entwickelte Rhein-Schiffahrt seit 1922 beweist ihre Lebensfähigkeit<sup>2)</sup>; ein weiterer Beweis dafür ist das Zutrauen, das die Schiffahrtsgesellschaften ihr entgegenbringen, und das auch darin zum Ausdruck kommt, dass im Basler Rheinhafen ausser vier schweizerischen schon fünf deutsche und je eine französische und eine englische Unternehmung sich angesiedelt und in baulichen Einrichtungen dort rund 8½ Mill. Franken investiert haben. Darüber hinaus haben Bund und Kanton etwa 18 Mill. Franken an die Basler Schiffahrt- und Hafenanlagen gewendet. Der Umschlag des Basler Rheinhafens hat 1924 bereits gegen 290 000 t erreicht, wovon nur rund 20% in Basel geblieben sind, somit rund vier Fünftel in die Schweiz weiter transportiert wurden. Es ist daher wirtschaftlich gerechtfertigt, die bisherige, nur etwa sechs Monate dauernde Schiffahrtperiode zu verlängern, was durch die unterhalb Kembs beginnende Regulierung möglich sei, und zwar für eine mittlere Schiffahrtdauer von 300 Tagen, für vollbeladene Schleppkähne. Diese Regulierung erfordert eine Bauzeit von etwa fünf Jahren für die Hauptbauten, und von weitem fünf Jahren für die Ergänzungsarbeiten, wogegen für die Fortsetzung des „Grand Canal d'Alsace“ bis Strassburg, den französischen Gegenvorschlag, ein Vollendungstermin noch gar nicht abzusehen sei.

Als zweiter Redner zog Prof. A. Rohn einen Vergleich zwischen den Anschauungen die 1922 galten und den heutigen; die Verhältnisse zur einheitlichen Beurteilung der Frage liegen heute weit günstiger als vor drei Jahren, da übrigens die Vertreter des S. I. A. ebenfalls schon die Regulierung von Strassburg aufwärts bis zur Ausmündung des von Basel abwärts in kürzester Frist erstellbaren Teiles des Seitenkanals postuliert hatten. Angesichts der Anpassung des „Projektes 1924“ an das nur unbedingt Notwendige einerseits, und in Anbetracht der durch die herrschende Geldknappheit andererseits für längere Zeit fraglich erscheinenden Fortsetzung des Kanals über die erste Stufe (Kembs) hinaus, bietet die vorgeschlagene Lösung: Rheinabwärts in Verbindung mit anschliessender Regulierung rheinabwärts nach „Projekt 1924“ die technische Grundlage, auf der eine wirtschaftliche Rheinschiffahrt aufgebaut werden kann; die heute umschriebenen Ziele verdienen mit vereinten Kräften unterstützt zu werden.

Im gleichen Sinne äusserte sich Ing. C. Jegher als Herausgeber der „Schweizer. Bauzeitung“, der ebenfalls des nähern ausführte, dass angesichts der allseitigen Zustimmung der massgebenden Fachexperten zum „Projekt 1924“ wie auch durch die seit dem „Strassburger Kompromiss“ wesentlich veränderte Rechtslage, die frühern Bedenken gegen die Regulierung beseitigt worden seien. Er hält es für geboten, dies in Form einer Resolution ausdrücklich festzustellen, wobei er betont, dass es sich dabei nicht um eine Stellungnahme gegen den Seitenkanal als solchen, sondern um eine Befürwortung der ihn ergänzenden Regulierung handelt.

Nachdem die beiden Delegationsmitglieder Dir. Payot und Dr.-Ing. Bertschinger die Wünschbarkeit einer solchen Meinungsäusserung des Vereins bestätigt, gelangt folgende Resolution zu einstimmiger Annahme:

#### RESOLUTION.

„Die heutige Versammlung nimmt mit Genugtuung davon Kenntnis, dass es nunmehr gelungen ist, im „Projekt 1924“ für die Rheinregulierung zwischen Strassburg und Basel (Kembs) ein Bauprojekt zu schaffen, über dessen Zweckmässigkeit und Ausführbarkeit die zuständigen schweizerischen Fachexperten<sup>3)</sup> einig sind.

<sup>1)</sup> Vergl. Mannheimer Tagung in „S. B. Z.“ vom 14. d. M. Red.

<sup>2)</sup> Vergl. das Diagramm Abb. 1 auf Seite 143 (vom 14. d. M.) Red.

<sup>3)</sup> Die Experten des Bundesrates sind die Ingenieure Prof. E. Meyer-Peter, Zürich, Dr.-Ing. H. Bertschinger, Zürich, O. Bosshardt, Basel, u. Nat.-Rat R. Zschokke, Gontenschwil. Vergl. „S. B. Z.“ vom 13. Dezember 1924 (Seite 288). Red.

Sie nimmt ferner davon Kenntnis, dass die Schiffahrt auf dem Oberrhein sich in jüngster Zeit aus eigener Kraft so lebhaft entwickelt hat, dass nach Beseitigung der noch vorhandenen Hemmnisse an ihrer Wirtschaftlichkeit nicht mehr zu zweifeln ist.

Infolge der langen und ungewissen Bauzeit weiterer Kraftwerk-Stufen ist es unmöglich einen Zeitpunkt für die Ueberleitung der Rheinschiffahrt auf den Seitenkanal vorausszusehen. Daher bietet die Regulierung die einzige Möglichkeit, der Rheinschiffahrt die dringend wünschbare Förderung *in absehbarer Zeit* zu verschaffen.

Gemäss der Resolution vom 10. Mai 1922 (sog. „Strassburger Kompromiss“) hat die Schweiz inzwischen durch ihre Bewilligung des Rückstaues für das Kraftwerk Kembs dessen Erstellung gefördert. Die heutige Versammlung setzt daher das Vertrauen in die Rhein-Zentralkommission, sie werde nun ihrerseits die nötigen Grundlagen schaffen zur baldigen Verwirklichung auch des grundsätzlich bereits beschlossenen, ergänzenden Regulierungswerkes.“ —

\*

Es ist nun zu hoffen, dass die Rhein-Zentralkommission die Zweckmässigkeit der von der Schweiz vorgeschlagenen Lösung anerkennen und die Regulierung ihrer baldigen Verwirklichung entgegenführen werde. Mit diesem Wunsche schloss der Vorsitzende die eindrucksvolle Sitzung.

Schluss der Sitzung 23 Uhr.

Der Aktuar: O. C.

**S. T. S.** Schweizer. Technische Stellenvermittlung  
Service Technique Suisse de placement  
Servizio Tecnico Svizzero di collocamento  
Swiss Technical Service of employment

ZÜRICH. Tiefenhöfe 11 — Telefon: Selnau 23.75 — Telegramme: INGENIEUR ZÜRICH  
Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. Einschreibgebühr 2 Fr. für 3 Monate.  
Auskunft über offene Stellen und Weiterleitung von Offerten erfolgt nur gegenüber Eingeschriebenen.

Es sind noch offen die Stellen: 53 a, 56 a, 58 a, 58 a, 71 a, 80, 89, 90, 93, 95, 96, 97, 98, 99, 102, 104, 105, 107, 108.

Tüchtiger *Vertreter* (in der Schweiz) zum Vertrieb der Fabrikate einer Fabrik für elektr. Material in Frankreich. Branchenkenntnisse nicht besonders erforderlich, aber gute Umgangsformen. (21 a)

Lediger, gewandter *Techniker* für elektr. Kleinstrom-, Telefon- und Beleucht.-Einricht. in grossen Hotels und Gebäuden. Auch für Korrespondenzen. Italienisch erwünscht. Eintritt sofort. Rom. (42 a)

*Ingénieur* ayant une grande expérience dans la construction des turbines hydrauliques. Suisse romande. (44 a)

Jeune *ingénieur-dessinateur* pouvant établir des projets de charpente en fer. Si possible personne résidant en Alsace. Salaire mensuel de 700 à 900 frs. et logement gratuit. (111)

Tüchtiger *Bautechniker*, ca. 40 Jahre alt, guter Zeichner mit Praxis als Architekturbureau. Bleibende Stelle. Eintritt baldmöglichst. Deutsche Schweiz. (112)

Tüchtiger *Ingenieur* für Eisenkonstruktionen. Eintritt sofort. Deutsche Schweiz. (113)

*Elektro-Techniker*, gut ausgebildet in Projektierung und Bau elektrischer Zentralen- und Schaltanlagen. Deutsche Schweiz. (114)

Jüngerer *Maschinen-Techniker* mit Werkstattpraxis für zwei bis drei Monate. Zürich. (116)

Junger *Techniker* der Lastwagenbranche, wenn möglich mit Praxis, als Stütze des Chef-Ingenieurs. (Einbau der verschiedenen hydraulischen Motorkippvorrichtungen). Lebensstellung. Erste Firma der Branche in Deutschland. (117)

*Technicien-dessinateur*, très au courant matériel de broyage et manutention mécanique, parlant français couramment. France. (120)

Junger *Elektro-Techniker* für die Berechnung v. Klein-Motoren und zugleich für Acquisition. Zürich und Umgebung. (121)

*Chimiste* spécialisé pour les produits pétroliers, huiles pour graissage et chauffage recherché par fabrique de produits chimiques en Suisse romande. Entrée de suite. (122)

*Eisenbeton-Ingenieur*, sicherer Statiker, mit mehrjähr. Bureau-praxis, für Ingenieurbureau der deutschen Schweiz. Eintritt sofort. (123)

Mehrere *Techniker*, flotte Zeichner, gewandt im Anfertigen von Armierungsplänen und Eisenlisten. Nur Bewerber mit mehrjähriger Bureau-praxis. Eintritt sofort. Ingenieurbureau für Eisenbeton. Deutsche Schweiz. (124)

*Ingenieur* zur Uebernahme der Vertretung für die Schweiz einer ausländ. Fabrik für Förder- und Verlade-Anlagen. Stellung gegen Provisionsentschädigung im Nebenamt. (125)

Tüchtiger *Bautechniker* (guter Zeichner) für Projektierung und Ausarbeitung von Bauplänen für einfache öffentliche Gebäude. Deutsche Schweiz. (126)

*Architekt*, gereifte, selbständige Kraft, mindestens 5 bis 6 Jahren Praxis, besonders tüchtig im Entwerfen und Zeichnen auch für Innen-Architektur (Villen). Italienisch erwünscht. Süd-Tirol. (127)