

Bertschinger, Arnold

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **81/82 (1923)**

Heft 17

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

grossen 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 besonderm 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 beseitigen 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. Hernach finden wir ihn wieder bei der N. O. B., zunächst beim

Fahrdienst, seit 1881 als Maschinen-Ingenieur beim Betrieb. Mitte 1885 trat Bertschinger als Kontrollingenieur 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 weitem 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 zweigeleisigen Ausbau des bestehenden Netzes durchgeführt und damit den Uebergang zum Fünfminutenbetrieb ermöglicht. Er hat es bei alledem auch verstanden, durch Takt, Wohlwollen und zielbewusste Geschäftsleitung 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 Kreisdirection 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 Kreisdirection 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 Bahnanlagen. In den Jahren 1902 bis 1915 ist durch die preussische und die sächsische Staatseisenbahn-Verwaltung, wie unsern Lesern bekannt, eine durchgehende Umgestaltung der Bahnanlagen 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 Georgiringe 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 Vorortsverkehr preussischerseits der *Eilenburger Bahnhof*, sächsischerseits der *Bayrische Bahnhof* beibehalten worden. Die Ortsgüteranlagen sind beiderseits unmittelbar neben dem Personenhauptbahnhof angelegt worden. Für die Abwicklung des umfangreichen Postpäckerverkehrs hat die Reichspostverwaltung an der Nordseite des Hauptbahnhofes und anschliessend an diesen einen besonders *Postgüterbahnhof* geschaffen.

Für den hauptsächlichlichen 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 Gaschwitzer 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 Bahnanlage 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 Juragewässerkorrektur 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 zweck-

mässig erachtet, einzelne Teile auszuführen, solange keine endgültige Entscheidung über die Durchführung der Korrektur 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 —

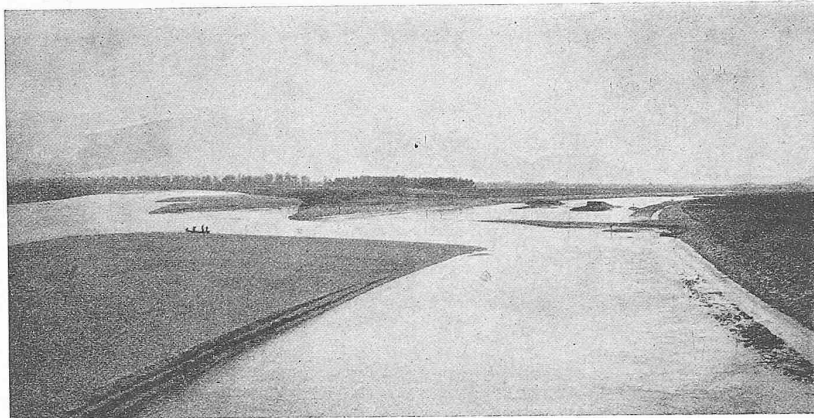


Abb. 5. Ausmündung des Diepoldsauer Durchstiches (rechts) in den bestehenden Rheinlauf (links) bei der Widnauer Brücke. (Abb. 1 bis 5 Phot. A. Krenn, Zürich.)

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 Obering. *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 bietend, 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) beigelegt. Der Berichterstatter, Herr Prof. A. Rohn, der von dieser Nachschrift keine Kenntnis hatte, teilt uns mit, dass unsere Bedenken hinsichtlich des schiefen Strassendurchbruchs 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 frühern 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 Telephonie 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).