

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

Nachruf: Uehlinger, Arthur

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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

Nachgiebigkeit so abzustimmen, dass sie die Vollast des Wagens tragen, aber auch bei leerem Wagen noch hinreichend elastisch sind. Zur Verringerung des Wagengewichts erhalten ferner die neuen Wagen Aluminiumräder.

Eidgenössische Technische Hochschule. Doktorpromotion.

Die E. T. H. hat die Würde eines Doktors der *technischen* Wissenschaften verliehen den Herren: Moritz Blumenthal, dipl. Ing.-Chemiker aus Obercastels (Graubünden) [Dissertation: Elektrometrische Titrationsstudien]; Hans Deringer, dipl. Ing.-Chemiker aus Oberstammheim (Zürich) [Dissertation: Ueber exakte gasanalytische Methoden. Die Bestimmung der schweren Kohlenwasserstoffe]; Hans Isler, dipl. Ing.-Chemiker aus Weisslingen (Zürich) [Dissertation: 1. Ueber Phosphin-methylene, 2. Ueber eine neue Gruppe von farbigen Halogenverbindungen aus Phosphin-methylenen]; Amédée Lullin, dipl. Ing.-Chemiker aus Genf [Dissertation: Recherches sur les Températures d'Inflammation du Bois et sur les Enduits Ignifuges].

Neue Güterzuglokomotiven für die Schweizer Bundesbahnen. Mit Bezug auf die Mitteilung unter diesem Titel in vorletzter Nummer (Seite 135) teilt uns die Maschinenfabrik Oerlikon mit, dass die wiedergegebenen Gewichtszahlen wie folgt richtigzustellen sind: mechanischer Teil 73,0 t, elektrische Ausrüstung, aber ohne Kompressor, 55,5 t, Dienstausrüstung sowie die von der S. B. B. getrennt zu beschaffenden Teile (Stromabnehmer, Kompressorgruppe usw.) rund 3,5 t. Das Dienstgewicht der Maschine wird somit 132,0 t betragen.

Die Eisenerzförderung in den Vereinigten Staaten im Jahre 1924 betrug nach den vorläufigen Ermittlungen des „United States Geological Survey“, ausschliesslich des mehr als 5% Mangan enthaltenden Erzes, rund 54,9 Mill. t gegenüber 70,46 Mill. t im Jahre 1923 und 47,8 Mill. t im Jahre 1922. Etwa 83%, der 1924 geförderten Erze stammen aus dem Gebiet des Oberen Sees.

Schweizerischer Chemikerverband. In der Jahresversammlung vom 15. März in Bern wurde der Vorstand neu bestellt mit Dr. F. Schneider in Belp als Präsident, Dr. Ch. Garnier und Dr. P. Lanz, beide in Bern.

Nekrologie.

† **Erneste Combe.** Am 20. Februar 1925 starb nach kurzer Krankheit an den Folgen einer Operation Ing. Ernst Combe von Orbe, Stellvertreter des Ober-Maschineningenieurs bei der Generaldirektion der S. B. B. in Bern, im Alter von etwas über 47 Jahren.

Ernst Combe war in Bern aufgewachsen und hatte die dortigen Schulen besucht. Nach erfolgreicher Beendigung seiner Studien an den Technischen Hochschulen in Zürich und Stuttgart begann er als junger Ingenieur seine praktische Ausbildung in den Werkstätten der Schweizer Lokomotivfabrik in Winterthur, um nachher die Fahrdienst-Praxis als Lokomotivheizer in Lausanne durchzumachen. Hernach vollendete er seine praktische Ausbildung während eines Jahres in der Werkstätte Biel. Im Jahre 1903 fand er seine erste Anstellung als Ingenieur auf dem Konstruktionsbureau der Werkstätte Yverdon. Schon nach zwei Jahren wurde der strebsame junge Ingenieur in das Zentralbureau nach Lausanne versetzt, wo er während acht Jahren sich mit allen den Fahr- und Werkstätdienst betreffenden Fragen zu befassen hatte. Mit der ihm eigenen Gründlichkeit und Gewissenhaftigkeit hat Combe schon damals die ihm übertragenen Aufgaben behandelt und mancherlei Anregungen gemacht für Verbesserungen des Betriebes. Im Jahre 1913 wurde er nach Bern berufen zu der Abteilung des Ober-Maschineningenieurs. Nahezu zwölf Jahre war Combe in dieser Stellung tätig, zuerst als Maschineningenieur I. Klasse, seit Mai 1919 als Stellvertreter des Ober-Maschineningenieurs.

Ueberaus mannigfach war das Arbeitsgebiet, das Combe zu behandeln hatte. Welche Aufgabe ihm immer gestellt wurde, er hat sie mit vorbildlicher Gründlichkeit angepackt und keine Mühe und

keine Zeit gescheut, um sie treffend zu lösen. Mit grosser Hingebung widmete er sich auch den schwierigen Personalfragen, stets bemüht unter Wahrung der Interessen der Verwaltung den Wünschen des Personals nach Möglichkeit gerecht zu werden. Eine grosse Arbeit hatte er sodann geleistet bei Aufstellung der zahlreichen Reglemente.

Als nach Kriegsende der Kontakt zwischen den verschiedenen Eisenbahnverwaltungen gesucht und gefunden werden musste zur Behandlung der mannigfachen Fragen über den Wagendurchlauf, wurde Ing. Combe beauftragt, an den betreffenden technischen Verhandlungen teilzunehmen. Mit grossem Geschick hat er sich dieser Aufgabe angenommen; war er doch hierfür dank seiner umfassenden Fachkenntnisse und zufolge der völligen Beherrschung der deutschen und französischen Sprache besonders geeignet. Es wurde ihm denn auch die Ehre zu teil, zum Vorsitzenden in technischen Unterausschüssen verschiedener internationaler Kommissionen ernannt zu werden. So führte er den Vorsitz im technischen Ausschuss des internationalen Güterwagen-Verbandes und im Unterausschuss des Uebereinkommens für die gegenseitige Benutzung der Personen- und Gepäckwagen im internationalen Verkehr der sich mit den Aenderungen der technischen Bestimmungen zu befassen hatte. Besondere Wichtigkeit kommt den Beratungen der V. Kommission zu im internationalen Eisenbahnverband, die sich mit der Frage der Einführung der Güterzugbremse zu befassen hat. Auch in dieser Kommission führte Combe den Vorsitz und hat hier eine ganz gewaltige Arbeit geleistet. Leider war es ihm nicht vergönnt, diese zu vollenden.

Es waren jedoch nicht nur die hervorragenden Fachkenntnisse, die Combe für die Behandlung solcher Geschäfte besonders geeignet machten, es war auch seine vornehme Art. Oft ist es ihm gelungen, sehr schwierige Verhandlungen zu einem er-spriesslichen Ende zu führen. Er hatte sich

denn auch durch sein versöhnliches, taktvolles Auftreten das Vertrauen aller Konferenzteilnehmer erworben.

Dem Vaterland widmete Combe auch als Soldat ausgezeichnete Dienste, er war der Eisenbahn-Abteilung des Generalstabes zugeteilt und erst kürzlich zum Oberstleutnant befördert worden. Für die S. B. B., aber auch für die an den technischen Fragen des internationalen Eisenbahnverkehrs interessierten Verwaltungen ist der Verlust dieser schwer zu ersetzenden Arbeitskraft ein sehr grosser.

Alle, die Gelegenheit hatten mit Ernst Combe zu verkehren, schätzten ihn hoch und werden ihn als hervorragenden Fachmann und vornehmen Charakter in bester Erinnerung behalten. M.W.

† **Arthur Uehlinger.** Am 8. Februar 1925 starb in Schaffhausen Arthur Uehlinger, Maschineningenieur, im Alter von 61 Jahren. Die Verdienste, die er sich durch seine Mitwirkung bei der Lösung technischer Fragen verschiedener Art in seiner Vaterstadt erworben hat, rechtfertigen es, dass seiner auch in dieser Zeitschrift gedacht wird.

Uehlinger wurde am 6. Februar 1864 in Schaffhausen geboren. Da er eine ausgesprochene technische Begabung zeigte, kam er nach dem mit der Maturitätsprüfung abgeschlossenen Besuch der städtischen und kantonalen Lehranstalten in Schaffhausen zunächst in eine praktische Lehre in der Strickmaschinenfabrik. Auch in spätern Jahren hat er sich in einer gut eingerichteten häuslichen Werkstatt in seinen Mussestunden immer wieder mit Vorliebe praktisch betätigt. 1886 bis 1889 studierte er dann an der maschinentechnischen Abteilung des Polytechnikums in Zürich und war nach Erlangung des Diploms noch ein Jahr lang Assistent bei Professor Veith.

Seine erste Stellung in der Praxis, an die er sich immer gerne wieder erinnerte, fand er in einer Spinnerei im badischen Wiesental. Nach einer Studienreise nach Amerika, die ihm der Geschäftsinhaber ermöglichte, erfolgte im Jahre 1893 Uehlingers Eintritt in die Maschinenfabrik Rauschenbach, wo er nach einigen



ERNESTE COMBE

STELLVERTRETER DES OBER-MASCH.-ING.
BEI DER GENERALDIREKTION DER S. B. B.

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 m³/sek, d. h. 5% mehr als im Projekt 1921; Ausschaltung der Isteiner-Schwelle u. a. m.). Die Gesamtbaukosten sind für die obere Strecke