

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 66 (1948)
Heft: 10

Wettbewerbe

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: 16.05.2025

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

renden der Architekturabteilung ganz besonders von Fachleuten aus der Praxis im weiten Umkreis von Zürich besucht. Hottinger pflegte sich mit seltener Gewissenhaftigkeit und Gründlichkeit auf seine Vorlesungen vorzubereiten und sie regelmässig nicht nur mit Projektionen zu beleben, sondern mit der Verteilung einer reichlichen Dokumentation von Erfahrungsmaterial. Als Forscher und Lehrer war er ein gesuchter Experte für Behörden und für die Privatindustrie und stellte sich der Öffentlichkeit zur Verfügung in Fragen der Lehrlingsausbildung und Lehrlingsprüfung auf dem Gebiete der Heizungs- und Lüftungsinstallationen.

Bei einem so intensiven und zugleich extensiven fruchtbaren Schaffen ergab sich notwendigerweise, dass Hottingers Name internationales Ansehen genoss. Bei aller Anerkennung aber blieb er immer der schlichte und einfache Ingenieur-Gelehrte im besten Sinne des Wortes, d. h. ein Akademiker, der wie selten einer die Brücke von der theoretischen Wissenschaft zur praktischen Auswertung ihrer Ergebnisse zu schlagen wusste. Im persönlichen Umgang war Hottinger liebenswürdig und entwickelte gelegentlich einen feinen, niemals verletzenden Humor. Als grosser Naturfreund fand er seine Erholung auf Wanderungen und besonders in regelmässigen Ferientaufenthalten in seinem geliebten Engadin.

W. v. Gonzenbach

† Fritz Eckinger von Benken (Zürich), geb. am 12. Jan. 1861, Mech.-Techn. Schule des Eidg. Polytechnikums 1881 bis 1884, ist am 29. Febr. in Dornach gestorben. Unser G.E.P.-Kollege war während Jahrzehnten Direktor der Elektra Birseck und der Birseckbahn.

† Heinz Kleiber, Dipl. Masch.-Ing. E.T.H., geb. am 28. Jan. 1914, Ingenieur der Firma Escher Wyss in Zürich, ist am 29. Februar als 22. Todesopfer des Wädenswiler Eisenbahnunglücks vom 22. Februar — das auch seiner Frau das Leben gekostet hat — seinen Verletzungen erlegen.

WETTBEWERBE

Hauptverkehrsstrasse «Österleden» in Stockholm. Das Stadtplanungsamt eröffnet einen internationalen Wettbewerb um Ideen-Vorschläge für eine Verkehrsstrasse, die mit Österleden (= Ostweg) bezeichnet wird. Hierunter versteht man eine Verbindung zwischen dem östlichen Södermalm und Södra Djurgården (Querung der Saltsjön durch Tunnel oder Hochbrücke), deren Verlängerung innerhalb Södra Djurgården und die Querung (Tunnel oder Brücke) der Djurgårdsbrunnsviken nach Östermalm, sowie ein grosses Netz von Zufahrtstrassen. Teilnahmeberechtigt sind Fachleute aller Länder. Einzuzureichen sind: Plan 1:2000, Längenprofile 1:2000/200, Bauwerke 1:1000 mit Schnitten 1:50, vier Perspektiven, Detailzeichnungen betr. Architektur, Stadtplanung und Verkehr, sowie ein Bericht. Ablieferungstermin 1. April 1949. Preisgericht: H. Berglund, Sir Patrick Abercrombie, Arch. H. Ahlberg, Ing. A. Ahlén, Ing. D. Anger, Prof. A. Engelund, H. Göransson, H. v. Heland, Stadtplanchef S. Markelius, Ing. E. Sundström, Arch. G. Wetterling. Für vier Preise stehen 48 000 sKronen zur Verfügung, für Ankäufe 12 000. Das Programm ist kostenlos, die übrigen Unterlagen sind gegen 100 Kr. Hinterlage zu beziehen durch die schwedischen Konsulate und Gesandtschaften.

LITERATUR

British Sculpture 1944—46. By Eric Newton. 22 S., 64 Tafeln. London 1947, Verl. John Tiranti Ltd. Preis geb. 6 s.

Konventionelles und Modernstes, vom Naturalistischen bis zum Abstrakten (zum «Gegenstandslosen» wie man — nix dautsch — in abstrakten Kreisen heute sagt) — und alles verträgt sich ausgezeichnet in einer entwaffnenden, frischen und menschlichen Problemlosigkeit, die alles Englische auszeichnet, während auf dem Kontinent die Propheten fanatisch gegeneinander eifern. Quer durch alle Stilrichtungen ist eine schöne Ursprünglichkeit fühlbar.

P. M.

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

The things which are seen. A Philosophy of Beauty. By Trys-tan Edwards. 330 p. and 86 fig. London 1947, John Tiranti Ltd. Price 12 s. 6 d.

Von Florenz bis Zürich. Blätter der Erinnerung. Von Augusto Giacometti. 139 S. mit einer farbigen und 16 schwarz-weißen Tafeln. Zürich 1948, Rascher Verlag. Preis geb. 12 Fr.

Energie der Welt. Von Rudolf Laemmel. 176 S. Wädenswil 1947, Verlag Buchdruckerei A. Stutz & Co. Preis geb. 10 Fr.

Die neue Theorie des Stahlbetons auf Grund der Bildsamkeit im Bruchzustand. Von Dr.-Ing. Rudolf Saliger. 110 S. mit 56 Abb. Wien 1947, Franz Deuticke. Preis kart. 13 sFr.

Die Kunstdenkmäler des Kantons Bern, Band III: Die Staatsbauten der Stadt Bern. 19. Band der «Kunstdenkmäler der Schweiz». Von Paul Hofer. 468 S. mit 309 Abb. sowie zwei mehrfarbigen Planbeilagen. Basel 1947, Verlag Birkhäuser. Preis geb. 57 Fr.

Hundert Jahre Schweizerischer Tunnelbau. Neujahrsblatt 1948 der Naturforschenden Gesellschaft in Zürich. Von Ch. Andreade. 45 S. mit 19 Abb. Zürich 1948, Kommissionsverlag Gebr. Fretz A.-G. Preis kart. 4 Fr.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Bau-Ing. W. JEGHER, Dipl. Masch.-Ing. A. OSTERTAG
Zürich, Dianastr. 5. Tel. 23 45 07

MITTEILUNGEN DER VEREINE

S.I.A. Sektion Bern

Vereinsversammlung vom 31. Oktober 1947

Der Präsident H. Daxelhofer begrüßte den Referenten Prof. Dr. K. Sachs, Baden, der die Versammlung in einer auch für den Nichtspezialisten verständlichen Form über Stand und Entwicklungsaussichten der elektr. Vollbahntraktion orientierte und die Tendenzen skizzierte, die sich im Ausland und in der Schweiz abzeichnen. Unser System hat wiederholt zu Kritiken Anlass gegeben. Heute sind Einphasen-Triebfahrzeuge jedoch ebenso betriebssicher, nicht teurer und leichter als solche für Gleichstrom. Im Prinzip sind Einphasen- und Gleichstromtraktionsmotoren gleichwertig. Die hyperbelförmige Z-V-Charakteristik des Einphasenmotors ist steiler und gestattet dadurch allein schon feinere Fahrstufen mit geringeren Zugkraftänderungen während des Anfahrprozesses als beim Gleichstrom. Der Energieverbrauch aller Bahnen beträgt in der Schweiz rund 12 % des Gesamtverbrauchs. Es ist deshalb richtig, dass die SBB den grössten Teil ihres Energieverbrauchs in eigenen Kraftwerken erzeugen.

Das spezifische Leistungsgewicht der Lokomotiven fiel von 1912 bis 1944 von 50 auf 20 kg/PS. Für zukünftige Lokomotivprojekte können die von der BLS für den Bau der B₀-B₀-Lokomotiven (Ae 4/4 der Serie 251) aufgestellten Forderungen begleitend sein: 1. Leistungsprogramm den Betriebserfordernissen entsprechend und nicht zu knapp, 2. Einfachheit, d. h. Verzicht auf alle nicht unumgänglichen Zutaten, 3. möglichst universelle Verwendbarkeit, 4. einfache Bedienung, 5. gute Zugänglichkeit, 6. geringe Unterhaltskosten, 7. kein totes Gewicht, Verzicht auf Laufachsen.

Von diesem voll ausgelasteten C₀-C₀-Typ mit 20 t Achsdruck, 14 t Stundenzugkraft bei 75 km/h und 125 km/h Maximalgeschwindigkeit kann man folgende Typen ableiten: 1. Für schwere Schnell- und Güterzüge im Gebirge, Achsdruck 20 t, Stundenzugkraft 20 t bei 50 bis 60, besser noch bei 65 km/h, V_{max} 90 bis 110 km/h. Für diesen Lokomotivtyp ist die Achsfolge C₀-C₀ zu wählen, oder es sind als teurere, betriebstechnisch aber vielleicht vorteilhaftere Lösung zwei B₀-B₀ Lokomotiven zu verwenden. 2. Für leichteren Schnellzugsverkehr: Achsdruck rund 15 t, Stundenzugkraft 8 bis 8,5 t bei etwa 80 km/h, V_{max} 125 km/h, d. h. also Typ Re 4/4 der ersten Serie der SBB, jedoch mit etwas höherem Achsdruck und etwas grösserer Leistung.

Bei allen Fahrzeugen zum Transport von Personen spielt für die Wirtschaftlichkeit u. a. das Verhältnis Tara zu Sitzplatzzahl eine Rolle. Es variiert zwischen rund 50 kg beim Motorrad und 5200 kg beim Schlafwagen und beträgt gegenwärtig bei den Personenwagen und Personentriebwagen der Eisenbahnen 200 bis 500 kg. Die Personentriebwagen sind wegen zu geringer Leistung nicht überall gleich gut verwendbar; für Gebirgsstrecken sind sie weniger geeignet als in der Ebene; sie dienen vornehmlich dem Lokalverkehr. In Holland konnte der Triebwagenbetrieb als bis jetzt ausschliessliche Betriebsform nur deshalb mit Erfolg eingeführt werden, weil die Verkehrsverhältnisse hiezu besonders günstig waren.

Lichtbilder veranschaulichten die massgebenden Charakteristiken und zeigten die Fortschritte in der Aesthetik der seit über 50 Jahren in der Schweiz und im Ausland gebauten elektrischen Triebfahrzeuge. Zum Schluss erwähnte der Referent die verschiedenen Nahverkehrsmittel (Schnellbahn, Strassenbahn, Trolleybus, Autobus) und die für sie wirtschaftliche Verkehrsdichte, die den wechselnden örtlichen Verhältnissen entsprechend besonders beurteilt werden muss.

Diskussion. Präsident Daxelhofer erwähnt die Vorteile, die der Trolleybus städtebaulich bringt und anerkennt, dass die neuen Eisenbahnfahrzeuge architektonisch ansprechend wirken. Dr. E. Meyer (SBB) gibt bekannt, dass die SBB C₀-C₀ Lokomotiven von 6000 PS, 20 t Zugkraft bis etwa 75 km/h normaler und 125 km/h maximaler Geschwindigkeit für den schweren Bergverkehr am Gotthard studieren und anzuschaffen gedenken. Lokomotiven mit acht Triebachsen, z. B. die Ae 8/14, sind nur wirtschaftlich, wenn