

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 51/52 (1908)  
**Heft:** 26

## Wettbewerbe

## 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:** 01.02.2026

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

**Elektrischer Betrieb auf den Schwedischen Staatsbahnen.** Ueber den seit ungefähr Jahresfrist auf den rund 20 km langen Probestrecken Järva-Tomteboda-Stockholm und Tomteboda-Värtan durch die Schwedischen Staatsbahnen selbst vorgenommenen Versuchsbetrieb mit elektrischer Traktion<sup>1)</sup> hat Staatsbahndirektor R. Dahlander einen umfangreichen Bericht veröffentlicht, aus dem wir anhand der «E. T. Z.» vorläufig einige Ergebnisse hier mitteilen. Die Versuche umfassten nur Einphasenwechselstrom und Kommutatormotoren, weil auf Grund eingehender Berechnungen festgestellt worden war, dass beim Einphasensystem die Mehrkosten für das Kraftwerk und die Motoren, sowie deren grössere Gewichte eine weit geringere Rolle spielen als die bedeutend grösseren Kosten und verwickelteren Bauarten der Leitungen beim Drehstromsystem. Dahlander kommt zu den Schlussfolgerungen, dass es als nachgewiesen gelte, dass für die Verhältnisse der Schwedischen Staatsbahnen in wirtschaftlicher Beziehung eine Spannung von etwa 15 000 Volt und eine Wechselzahl von 25 am vorteilhaftesten seien, da die Vorteile einer noch niedrigeren Wechselzahl geringer seien, als die damit verknüpften Nachteile. Zum Schlusse spricht Dahlander es als seine feste Ueberzeugung aus, dass die Frage der Einführung des elektrischen Betriebes auf den Hauptbahnen technisch gelöst sei. Trotz der noch zu erwartenden Verbesserungen in verschiedenen Einzelheiten sei es kaum denkbar, dass in nächster Zeit eine einfachere, billigere oder bessere Bauart als mit dem Einphasenwechselstrom auftreten könnte und dass daher kein Grund vorzuliegen scheine, die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Schwedischen Staatsbahnen zu verzögern.

Die Generaldirektion der Schwedischen Staatsbahnen hat diesen Bericht der Regierung überreicht und gleichzeitig einen Vorschlag über den Ausbau einer bestimmten grössern Strecke auf elektrischen Betrieb in baldige Aussicht gestellt.

**Der Wiederaufbau des Markusturmes in Venedig** schreitet derart vorwärts, dass er voraussichtlich 1911 vollendet sein wird. Die zum Aufbau benützten Ziegel aus Treviso werden zweimal gebrannt und zwar, um die schädlichen Folgen der Kohlenfeuerung zu vermeiden, mit Holzfeuer. Bevor die Backsteine zur Benützung kommen, werden sie eine Woche lang unter Wasser gehalten.

## Nekrologie.

† **Alphonse Berguin.** Dans la nuit du 10 au 11 juin, est décédé à Fribourg, à l'âge de 64 ans, Monsieur Alphonse Berguin, ingénieur-mécanicien, ancien chef de dépôt aux ateliers des Chemins de fer. Souffrant de crises rhumatismales aiguës, Mr. Berguin avait depuis bien des années résilié ses fonctions de chef de dépôt. Il fut alité presque tout l'hiver dernier, mais avec le retour de la bonne saison, son état semblait s'améliorer, sans beaucoup d'espoir cependant. Un accident survenu dans la nuit du 9 au 10 juin produisit le fatal dénouement.

Mr. Berguin fréquenta d'abord les écoles primaires et le collège de sa ville natale, puis continua ses études à Engelberg. Rentré à Fribourg, il fit un stage de trois années aux ateliers des Chemins de fer de cette ville, dirigés alors par Mr. Wieland. De 1865 à 1869, il fréquenta le cours préparatoire et la division des Ingénieurs-mécaniciens de l'Ecole polytechnique. A la sortie de celle-ci, il entra dans les ateliers (construction de ponts métalliques) de la maison Ott & Cie. à Berne et y resta jusqu'en 1871. A partir de 1872, il devint chef de dépôt aux ateliers de Fribourg, fonction qu'il remplit consciencieusement et d'une manière distinguée durant 25 ans.

M. Berguin, de par ses études, son sens pratique et son caractère énergique, était tout qualifié pour exercer ces importantes fonctions. Quoique d'allure un peu brusque, c'était un homme de cœur. Son testament l'a surabondamment prouvé. Il était bon camarade et d'un commerce sûr et agréable. En société, il était très gai et caustique. Comme militaire, Mr. Berguin a fait la campagne de 1871 avec le grade de sergent. En politique, il était libéral bien convaincu, mais nullement combattif et respectant les opinions de chacun.

Depuis sa retraite des chemins de fer, Mr. Berguin s'intéressait aux questions techniques et économico-sociales; il a rempli plusieurs charges. Il faisait partie du Conseil général, de la Commission de l'Orphelinat, du

1) Es handelt sich um Traktion mittelst Lokomotiven von 300 PS und Triebwagen von 230 PS Leistung. Der Energieverbrauch auf einer 10 km langen Strecke hat Werte zwischen 13,9 und 19,9 WStd./tkm im Durchschnitt für eine Hin- und Rückfahrt ergeben. Dabei betragen die Geschwindigkeiten 31,4 bzw. 48,2 km/Std. bei Zugsgewichten von 145 und 265 t. Die auf längere Strecken vorkommende Maximalsteigung beträgt 10 ‰. — Vergl. auch Bd. IL., S. 275.

Conseil d'administration des Tramways. Il était membre de plusieurs Sociétés: Société de Chant, de Gymnastique et du Cercle de Commerce et fit partie pendant plusieurs années de la Société suisse des Ingénieurs et Architectes et de la section de Fribourg.

Comme on le voit, Mr. Berguin a eu une vie bien remplie. Il fut un brave homme dans la force du terme, un citoyen dévoué et désintéressé. L'assistance des nombreuses personnes qui l'ont accompagné à sa dernière demeure, a été une preuve que Mr. Berguin était aimé et estimé. Cette grande participation sera une consolation pour ses parents et ses amis, auxquels nous présentons nos condoléances bien sincères et toute notre sympathie.

† **Albert Vögeli.** Im Alter von 75 Jahren starb am 20. ds. Mts. zu Zürich nach langer Krankheit Ingenieur Albert Vögeli. Wir werden das Bild des heimgegangenen Freundes mit dem Nachruf in der nächsten Nummer bringen.

## Konkurrenz.

**Einfache Wohnhäuser** (S. 75, 276). Das Preisgericht tagte am 19. und 20. d. M. und beschloss mit Rücksicht auf die grosse Anzahl guter, im Werte gleichstehender Arbeiten die zur Prämiierung verfügbare Summe von 1000 Fr. in zehn gleiche Preise von je 100 Fr. zu teilen und außerdem zwanzig Ehrenmeldungen auszusprechen.

Von den eingegangenen 152 Entwürfen sind 102 als Einfamilienhäuser, 36 als Zweifamilienhäuser und 14 als Dreifamilienhäuser ausgebildet.

### *Einfamilienhäuser.*

Es erhielten Preise von je 100 Fr. die Projekte:

- Nr. 15, Motto : «S'Vreneli vom Thunersee» von Lanzrain & Meyerhofer in Thun  
 » 38, » «Hilligenlei» von Emil Schäfer aus Aarau in Landquart  
 » 59, » «Daniel» von Friedrich Saager in Biel  
 » 80, » «Am Hang» von Hugo Falkenberg in Zürich  
 » 83, » «Lebensideal» von Paul Siegwart in Aarau  
 » 129, » «Été» von Major & Rigatous in Lausanne  
 » 139, » «Am grünen Rain» von Adolf Bräm in Zürich  
 » 152, » «Oepfbelust» von Richard Calini in Basel.

Es erhielten Ehrenmeldungen die Projekte:



## Zweifamilienhäuser.

Es erhielt einen Preis der Entwurf:

- Nr. 111, Motto : «Symetrie u. Gleichgewicht» von Xaver Henselmann in Zürich.  
Es erhielten Ehrenmeldungen die Projekte:  
Nr. 4, Motto : «Ein Wohnhaus» von Ernst Meier aus Kreuzlingen in Dresden  
» 41, » «Guardaval» von Rudolf Gaberel aus Liegerz in Davos.

von Raoul Béguin

Dreifamilienhäu

- Es erhielt einen Preis der Entwurf:  
Nr. 100, Motto: »Berghof« von *A. von Arx & W. Real* in Olten und Zürich.  
Er erhielt eine Ehrenmeldung die Arbeit:  
Nr. 76, Motto: »Landquart« von *A. Rieder & E. Herkert* aus Basel in Berlin  
Sämtliche eingegangenen Entwürfe sind vom 24. d. M. ab im Ge-  
werbemuseum in Basel vierzehn Tage lang öffentlich ausgestellt.

## Literatur

**Grundlagen zur Berechnung des Arbeitsbedarfes für elektrische Zugbeförderung auf den Bayrischen Staatseisenbahnen.** Von Prof. Dr. Ing. *W. Reichel*. Sonderabdruck von Heft 14 vom 4. Mai 1908 der Zeitschrift «Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen». 22 Seiten mit 21 Textabbildungen in Quartformat, hierzu 2 Tafeln. Verlag von R. Oldenbourg, München 1908. Preis 2 M.

Der Verfasser hat als beratendes Mitglied der vom Bayrischen Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten eingesetzten Studienkommission für die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Bayrischen Staatseisenbahnen mitgewirkt und an der von dieser Kommission herausgegebenen «Denkschrift über die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Bayrischen Staatseisenbahnen» mitgearbeitet. Die vorliegende Veröffentlichung enthält nun gerade diejenige Arbeit der Kommission, die zwar aus der