

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 70 (1952)
Heft: 45

Sonstiges

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: 14.01.2026

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

resenz-Leuchten in Strassen-Beleuchtungsanlagen wegen der Dringlichkeit des Baues neuer Anlagen, ferner die Ausführungen über die physikalischen Grundlagen und Grenzen der Lichterzeugung mit Leuchtstoff-Lampen sowie die Mitteilungen über Farbe und Farbwiedergabe-Eigenschaften von Leuchtstoff-Lampen das grösste Interesse. Diese Vorträge waren auch von überzeugenden Demonstrationen unterstützt. Leider mussten aber die Aussprachen beschränkt werden, weil das Programm durch andere Referate überlastet war.

J. Guanter

NEKROLOGE

† **Edmond Lateltin**, Fryburger Kantonsarchitekt. In Fryburg ist am 7. Oktober ein reich erfülltes Leben erloschen. Edmond Lateltin, am 13. Oktober 1887 geboren und in München geschult, war zuerst in den Bureaux Laverrière, Tailleur und Dubois in Lausanne und Broillet-Wulfleff in Fryburg tätig und trat 1914 in das kantonale Baudepartement, wo er 1920 zum Adjunkten vorrückte. 1925 zum Kantonsarchitekten ernannt, leitete er bis Ende 1951 das gesamte öffentliche Bauwesen seines Kantons als «Intendant des Bâtiments».

Von seinen Bauten sind vor allem zu nennen: die neue Landwirtschaftsschule in Grangeneuve, die Anstaltskirche und verschiedene Umbauten in Bellechasse, die Zeughäuser von Fryburg und Bulle, die Kaserne in der Poya bei Fryburg, das Institut St. Nicolas in Drogens. Von seinen zahlreichen Umbauten seien hier erwähnt: Sanatorium Vermont in Leysin, Collège St. Michel (mit Neubau des Internats), Neueinrichtung verschiedener Präfekturen und anderer Amtsgebäude des Kantons. Daneben her lief eine Unsumme kleinerer Arbeiten, mehr als man ihm hätte aufladen sollen. Dem S. I. A. diente er insbesondere als Mitglied seiner Wettbewerbskommission.

Die gesamte Fryburger Denkmalpflege oblag ebenfalls Edmond Lateltin. Hier sind die heiklen Restaurierungsarbeiten an der Kathedrale St. Nicolas an erster Stelle zu nennen. Seine technisch und künstlerisch beispielhaften Auswechlungen und Ergänzungen am Kathedralenturm, die sich über viele Jahre hinzogen, wurden über Fachkreise hinaus beachtet und studiert. Es wird schwer, wenn nicht unmöglich sein, Lateltin hier zu ersetzen. Seit langen Jahren gehörte er der Eidg. Kommission für historische Kunstdenkmäler an. Im Kanton Fryburg führte er eine ganze Reihe glücklicher Restaurierungen durch. Ich nenne hier die Arbeiten am Schloss Gruyères und in seiner Schlosskapelle, in Estavayer an der Stadtkirche und an den Stadtmauern von Romont, in Fryburg Notre-Dame, Grand-Saint-Jean, die Heiliggrabbkapelle der Kathedrale, Innenumbauten im Rathaus, verschiedene Brunnen, die Tornallaz und andere Profanbauten dieser malerischsten aller Schweizer Städte, die Restaurierung und Vergrösserung der Kirche von St. Aubin, zuletzt die diskrete Verbreiterung des Fryburger Murtentores, die mit Takt durchgeführte Restaurierung des Bergfrieds von Obermaggenberg und die Sicherung der Ruinen von Pont-en-Ogoz. Mit Prof. Zemp befreundet, wurde er öfters auch ausserhalb des Kantons Fryburg als Experte beigezogen; auch der Schreibende durfte als Nachfolger Zemps in der Leitung der Eidg. Kommission für Kunstdenkmäler sich oft die reiche Erfahrung Lateltins zunutze machen. Bis Ende 1951 war Lateltin, zusammen mit Vizepräsident Blondel, einer der eidgenössischen Experten für Restaurierung der Einsiedler Fassade.

Lateltin besass in dem unsern meisten Architekten sehr fernliegenden Gebiete der Restaurierung historischer Bauwerke eine grosse Erfahrung und ein grosses Wissen, gepaart mit dem nötigen Taktgefühl. Mit guten Gründen wusste er jeweilen seine Auffassung zu vertreten. Seine Kompetenz, vor allem bei Restaurierungen von Steinwerk, wurde nie in Zweifel gezogen. Lateltin schreckte aber auch nie vor der Verantwortung zurück, die auf jedem Restaurator lastet. — Der Kanton Fryburg gehört zu den mit Kunstdenkmälern am reichsten gesegneten Gebieten der Schweiz. Wie in Basel, Genf, Aargau, Solothurn und Luzern, sollte da ein eigener Denkmalpfleger zur Verfügung stehen. Lateltin musste die gesamte Denkmalpflege am Rande seiner sehr grossen sonstigen Tätigkeit ausüben. Wer da einen Einblick hatte, sagte sich, als er von seinem Heimgang hörte: er hat sich zu Tode gearbeitet. Er ruhe im Frieden.

Linus Birchler

† **Edwin Oetiker**, Dipl. Ing., von Erlenbach, wurde am 1. August 1887 geboren. Am 27. September verstarb er in

Zürich nach kurzer Krankheit. Schon in früher Jugend hatte er erforderliche Gaben und auffallende Gründlichkeit gezeigt — Eigenschaften, die ihn zur Technik hinzogen. Nach einem Jahr Mechanikerlehre in der Fabrik seines Onkels besuchte E. Oetiker das Technikum Winterthur, das er mit dem Diplom abschloss. Nun übernahm er die Leitung der Fabrik seines erkrankten Onkels und baute die Automobile der Marke Fischer. Nach einigen Jahren Praxis entschloss er sich, zur Vervollkommenung seines Wissens die ETH zu besuchen, die er mit dem Diplom eines Maschineningenieurs abschloss. Nun erst hatte E. Oetiker nach seiner Auffassung das nötige Rüstzeug zur Ausübung des technischen Berufes.

Zuerst im Flugzeugbau tätig, seine Kenntnisse erweiternd, übernahm er im Jahre 1923 die frühere Lastwagenfabrik Arbenz, welche er ein Jahr lang im Auftrage der Konkursverwaltung geleitet hatte. E. Oetiker entwickelte einen der Zeit vorausseilenden Motor und begann bereits im Jahre 1925 die ersten Motorbremsen zu bauen und zum Patent anzumelden. Als der Konkurrenzkampf im Lastwagenbau immer schärfer wurde, entschloss sich unser G. E. P.-Kollege, keine Fahrzeuge mehr zu bauen und die Entwicklung der Motorbremse zu fördern. Unermüdlich arbeitete er, seine Erfindungen immer wieder durch neue Patente schützend. Im Gegensatz zur ursprünglichen Saurer-Motorbremse, die mit Verstellung der Nockenwelle arbeitete, verwendete E. Oetiker einen Abschluss des Auspuffrohrs. Durch einen Schieber wird dieses geschlossen, so dass der Motor bei bergabwärtsfahrendem Wagen als Kompressor wirkt und dadurch Bremsarbeit leistet, ohne Abnutzung irgend eines Teils. E. Oetiker darf als Pionier dieser Auspuffbremse bezeichnet werden; sein Wissen war umfassend und deshalb sein Ruf als Fachmann weit über die Landesgrenzen begründet. Die grossen schweizerischen Lastwagenfabriken wurden seine Kunden, und ins Ausland lieferte er direkt und über Lizizen rd. 14 000 Bremsen.

Am Automobil-Salon Genf 1952 brachte E. Oetiker die Neukonstruktion einer Motorbremse: eine Drosselklappe, die weniger Raum beansprucht als die allerdings wirkungsvollere Schiebeklappe seiner früheren Patente. Dies ist nun das letzte Werk seiner schöpferischen Gabe geworden. E. Oetiker war bescheiden und unbestechlich und hat aus seinen Erfolgen nie eine grosse Sache gemacht. — Seine Frau, die all die Jahre an seiner Seite gestanden und die ganze Entwicklung miterlebt hat, führt nun sein Werk, die Oetiker-Motorbremsen-AG. in Zürich-Altstetten, weiter.

† **Fritz Stucki**, Dipl. El.-Ing., von Gysenstein BE, geb. am 10. Nov. 1900, ETH 1919 bis 1923, ist am 29. Okt. nach schwerer Krankheit gestorben. Unser S. I. A.- und G. E. P.-Kollege hat seine ganze berufliche Laufbahn im Dienste der Kabelfabrik Cortaillod zurückgelegt, wo er seit 1947 Direktor war.

† **Roland Zehnder**. Im Verzeichnis der Veröffentlichungen unseres verstorbenen Kollegen auf S. 618 sind noch die Stellen gemäss Fussnote¹⁾ nachzutragen.

MITTEILUNGEN

Güterzusammenlegung und Landesplanung. Vor Jahresfrist fand an der ETH ein Vortragskurs über das Zusammenlegungswesen und seine Beziehungen zur Landesplanung statt (s. SBZ 1951, S. 115 u. 120). Der grösste Teil der Vorträge wurde in einer Sondernummer der Zeitschrift «Plan» veröffentlicht. In kürzester Zeit war die Schrift vergriffen, so dass sich die Fachorganisationen für Kulturtechnik und Vermessungswesen entschlossen, die übrigen Vorträge und Voten

¹⁾ Die elektrische Zahnradbahn Montreux—Glion, Bd. 54, S. 18* ff (1909); Elektrische Schmalspurlokomotive der MOB, Bd. 101, S. 65* (1933); Die Verwirklichung des selbsttätigen Kupplungsbetriebes bei den Hauptbahnen Europas, Bd. 112, S. 35* (1938).



EDWIN OETIKER

DIPL. ING.

1887

1952

ebenfalls aufzunehmen und einen Nachdruck zu erstellen. Dieser umfasst 68 Seiten, ist reich illustriert und enthält ausserdem einige von den Kantonen Graubünden, Schaffhausen, Sankt Gallen und Zürich geschenkweise überlassene Pläne und Farbendrucke. Der Subskriptionspreis beträgt 5 Fr. Die ergänzte Schrift orientiert über die neuesten Erfahrungen und vermittelt ein eindrückliches Bild über die vielgestaltigen Probleme der Zusammenlegung zu Berg und Tal, vor allem auch im Hinblick auf die Orts-, Regional- und Landesplanung. Der mit einem markanten Vorwort von Nationalrat Dr. A. Pini versehene Sonderdruck wird auch in hohem Masse geeignet sein, im kommenden Kampfe um die weitere Förderung der Zusammenlegung aufklärend zu wirken. Die Schrift sei daher nicht nur den Fachleuten, sondern allen an einer sinnvollen Nutzung unseres Bodens überhaupt Interessierten zur Anschaffung wärmstens empfohlen. Zur Feststellung der erforderlichen Auflage sind Bestellungen bis spätestens 12. November 1952 dem kantonalen Meliorations- und Vermessungsamt Zürich einzusenden.

Indienststellung der Lokomotive Ae 6/6 auf der Gotthardstrecke. Die Probleme der Zugförderung auf der Gotthardstrecke, die hier ausführlich erörtert worden sind¹⁾, führten zur Entwicklung eines Lokomotivtypes Ae 6/6 mit zwei dreiachsigen Drehgestellen, der in der Lage ist, bei einem Eigengewicht von 122 t und einer Anhängelast von 600 t die Steilrampen von 26 ‰ mit einer Geschwindigkeit von 75 km/h zu durchfahren. Damit können rd. 97 % aller Schnellzüge ohne Vorspann über den Gotthard geführt werden. Auf Talstrecken mit Steigungen bis 10 ‰ kann die Anhängelast bis 1450 t gesteigert werden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 125 km/h. Die Entwicklungsarbeiten wurden derart gefördert, dass bereits im November 1949 die ersten beiden Prototypen in Auftrag gegeben werden konnten. Am 26. September 1952 verliess die erste Lokomotive die Werkstatt und hat seither ihre Probefahrten auf der Gotthardstrecke mit Erfolg durchgeführt. Sie wird demnächst im fahrplanmässigen Dienst eingesetzt werden. Die zweite Lokomotive wird im Laufe des Novembers 1952 abgeliefert werden. Jede der beiden Lokomotiven werden im normalen Betrieb täglich 800 km durchlaufen. Entwurf und Einzelprojektierung ist das Ergebnis einer Gemeinschaftsarbeit der AG. Brown, Boveri & Cie., Baden, der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur, einiger weiterer Firmen und des Zugförderungs- und Werkstattendienstes des SBB. Die Baukosten belaufen sich einschliesslich Projektierungskosten und Umsatzsteuer auf rd. 1,6 Mio Fr. pro Lokomotive. Es ist vorgesehen, in einem ersten Bauprogramm, mit dem nächstes Jahr begonnen werden soll, 15 solcher Lokomotiven auszuführen.

Lampen. Da die Tage immer kürzer werden und man immer früher zum trauten Lampenschein Zuflucht nehmen muss, erinnern wir uns einer schon im Frühling angesponnenen Unterhaltung über das Lamphenthema, die den Sommer über eingeschlafen ist, aber nun zu guter Stunde abgeschlossen werden soll. In Heft 16, S. 238, hatten wir unter ein Bild aus der Basler Mustermesse geschrieben: «Lampenschau vor 30 Jahren — heute nicht viel anders in Inhalt und Aufmachung.» Der Bronzewarenfabrik AG. in Turgi scheint diese Behauptung etwas sehr weit ausgeholt und sie legt uns das nebenstehende Bild ihres letztjährigen Mustermessestandes vor, damit wir selber das Urteil fällen. Und in der Tat, wir müssen ein Reuebekennen ablegen: dieser Stand ist sehr anders in Inhalt und Aufmachung. Daraus erhellt, dass unser Bildtext jedenfalls auf die BAG — und sicher auch auf viele andere Firmen — nicht zutrifft. Zum Glück, es ist nötig, dass es Firmen gibt, die nach der guten Form des Beleuchtungskörpers streben, denn es ist anderseits auch nicht zu bestreiten, dass die Dutzendware auf diesem Gebiet der beiden Eigenschaften noch durchaus ermangelt, die wir gerne unter das BAG-Bild setzen.

Einweihung des Simplonwerkes. Die auf Seite 633 letzter Nummer erwähnte Rede von

Bundesrat Escher ist im «Bulletin SEV» vom 1. November im Wortlaut erschienen. Unsere Berichterstattung möchten wir noch dahin ergänzen, dass das Projekt für die Zentrale und für die Wasserfassungen Krummbach (mit Dufourentsander) und Lagginbach von der Société Générale pour l'Industrie in Genf aufgestellt worden ist.

Sulzer-Dieselmotoren auf japanischen Schiffen. In der Zeit vom September 1951 bis Ende Februar 1952 wurden in japanischen Werften elf Schiffe mit einer Gesamttonnage von 146 000 t in Auftrag gegeben, deren Antriebsmotoren nach Lizenz von Gebrüder Sulzer AG., Winterthur, von japanischen Maschinenfabriken gebaut wurden. Die gesamte Antriebsleistung beträgt rd. 80 000 PSe. Es handelt sich um einfachwirkende Zweitakt-Schiffsmotoren mit Leistungen von 5000 bis 7000 PSe, die meist mit 125 U/min umlaufen und mit der Propellerwelle direkt gekuppelt sind. Näheres findet man in der «Technischen Rundschau Sulzer» 1952, Nr. 3.

Berechnung von Verzahnungen mit Profilverziehung. In Tabelle 3 in Nr. 44, S. 626, sind folgende Wertgruppen zu berücksichtigen:

| m | m_b | t_b | m | m_b | t_b |
|------|-----------|-----------|-----|----------|-----------|
| 0,55 | 0,516 831 | 1,623 67 | 7 | 6,577 85 | 20,664 92 |
| 1,25 | 1,174 62 | 3,690 16 | 8 | 7,517 54 | 23,617 05 |
| 5,5 | 5,168 31 | 16,236 72 | 9 | 8,457 23 | 26,569 18 |
| 6,0 | 5,638 16 | 17,712 79 | 10 | 9,396 93 | 29,521 31 |
| 6,5 | 6,108 00 | 19,188 85 | | | |

Eidg. Techn. Hochschule. Die graphische Sammlung der ETH veranstaltet eine Ausstellung: «Phantastik und Komik», die am 8. November 1952 beginnt und bis am 17. Januar 1953 dauert. Geöffnet werktags von 14 h bis 17 h, sonntags von 11 h bis 12 h; Eintritt frei.

WETTBEWERBE

Freibadanlage im Schachen in Aarau. Der Gemeinderat Aarau eröffnet unter den in Aarau wohnhaften und heimatberechtigten Architekten und vier eingeladenen Architekturbureaux einen Projektwettbewerb für die Erlangung von Entwürfen für eine Freibadanlage im Schachen. Verlangt werden: Lageplan 1:500, Grundrisse, Schnitte und Fassaden 1:200, Studienmodell 1:500, kubische Berechnung und Bericht. Zu studieren sind Liege- und Spielflächen, Schwimm- und Planschbecken, Garderobe für Männer und Frauen, Diensträume, Wirtschaft und Parkierungsflächen für Autos und Fahrräder. Fachleute im Preisgericht sind: F. Hiller, Stadtbaumeister, Bern, A. Roth, Architekt, Zürich, M. Frisch, Architekt, Zürich, G. Ammann, Gartenarchitekt, Zürich, und O. H. Senn, Architekt, Basel, als Ersatzmann. Zur Prämierung von vier bis fünf Entwürfen stehen 8500 Fr. zum An-



Lampenschau 1951 — in Inhalt und Aufmachung disziplinierter und schöner als vor 30 Jahren

¹⁾ SBZ 1951, Nr. 26, S. 357*