

Birchler, Linus

Objektyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85 (1967)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.09.2024**

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.



ELIAS WIRTH
Dipl. Masch.-Ing.

1885 1966

Belangen, Ungerechtigkeiten und unschweizerische Gesinnung nicht dulden konnte. Bezüglich der geistigen und militärischen Landesverteidigung war seine Auffassung als Bürger und Christ klar und bestimmt. Elias Wirth hatte ein erfülltes Leben und war für uns ein Vorbild.

Dr. *Herbert Brown*, Zürich

† **Linus Birchler** ist am 2. Januar nach kurzer Krankheit in seinem 74. Altersjahr gestorben. Er hatte seit 1934 bis zu seinem Rücktritt im Jahre 1960 als Professor für Kunstgeschichte und Archäologie sowie als Direktor der archäologischen Sammlung an der ETH gewirkt. Als Lehrer hat er sein profundes Wissen mit grosser Begeisterungsfähigkeit einer ganzen Generation von Architekten vermittelt und als Präsident der Eidg. Denkmalpflege sich mit grosser Umsicht für die Erhaltung der Kunstdenkmäler unermüdlich eingesetzt.

† **René Keller**, dipl. Bau-Ing., SIA, GEP, von Cernier NE, geboren am 15. August 1882, Eidg. Polytechnikum 1907 bis 1911, seit 1918 Inhaber eines Ingenieur-Büros in Bern, ist 1966 gestorben.

† **Karl Schaffner**, dipl. Ing., SIA, GEP, von Effingen AG und Jongny VD, geboren am 7. Juli 1882, Eidg. Polytechnikum 1901 bis 1905, ist um den 20. Dezember 1966 in seinem Wohnort Siders von den Beschwerden des Alters erlöst worden.

† **Walter Hauser**, dipl. Arch., Dr. sc. techn., SIA, GEP, von Zürich, geboren am 15. Februar 1891, ETH 1909 bis 1914, weit bekannt als Redaktor des Bau-Handbuches, ist am 25. Dezember 1966 in Zürich gestorben.

† **Rudolf C. Vetter**, dipl. Ing.-Chem., Dr.-Ing., GEP, von Zürich und Stein am Rhein, geboren am 25. Juni 1890, ETH 1909 bis 1913, seit 1928 bei F. Hoffmann La Roche & Co. AG in Basel, von 1952 bis zu seinem Übertritt in den Ruhestand (1957) als Generaldirektor, in Riehen, ist am 3. Januar gestorben.

Der Vertreter der GEP für Argentinien meldet den Tod der folgenden GEP-Kollegen:

† **Alfonso Bengolea**, dipl. Ing., von Buenos Aires, ETH 1910 bis 1915, nach mannigfacher Praxis in Argentinien von 1934 an Ingenieur der CADE in Buenos Aires, ist im Jahre 1965 gestorben.

† **Alfred Souviron**, El.-Ing., von Bremgarten BE, ETH 1914 bis 1919, bei Simonius Vischer & Co. SRL in Buenos Aires, ist letztes Jahr gestorben.

† **Teodoro Hauthal**, dipl. El.-Ing., von La Plata (Arg.), geboren am 4. Juli 1898, ETH 1917 bis 1921, in Buenos Aires, ist 1966 gestorben.

Mitteilungen

Die erste deutsche Europa-Lokomotive wurde am 25. Okt. 1966 von den Fried. Krupp Maschinenfabriken in Essen an die Deutsche Bundesbahn übergeben. Sie ist als Viersystemlokomotive¹⁾ in der Lage, alle elektrifizierten Normalspurstrecken Europas zu befahren. Die von der AEG in Zusammenarbeit mit dem Bundesbahn-Zentralamt entwickelte Lokomotive ist ausgerüstet für Einphasen-Wechsel-

¹⁾ Vgl. den Vierstrom-Triebzug TEE der SBB in SBZ 1962, H. 13, elektr. Teil S. 215.

strom $16\frac{2}{3}$ Hz, 15 kV und 50 Hz, 25 kV sowie für Gleichstrom 1,5 kV und 3 kV. Der infolge der Viersystem-Ausrüstung bedeutend schwerere elektrische Teil wurde durch weitgehenden Leichtbau im Fahrzeugteil kompensiert. Das Dienstgewicht der Lok beträgt 84 t. Damit liegt die vierachsige Lokomotive mit 21 t Achsdruck an der Grenze der für europäische Hauptbahnen zulässigen Achslast. Die wichtigsten technischen Werte sind: Achsanordnung Bo' Bo', Stundenleistung 3200 kW, Dauerleistung 3000 kW, grösste Anfahrzugkraft 28 Mp, grösste zul. Geschwindigkeit 150 km/h, Länge über Puffer 16 950 mm, Treibraddurchmesser 1250 mm. Die elektrische Grundausrüstung ist gleich der einer Wechselstrom-Lokomotive für $16\frac{2}{3}$ Hz und 50 Hz mit Transformator und stufenlos steuerbaren Thyristor-Gleichrichtern für die Wellenstrom-Fahrmotoren. Bei Gleichstrombetrieb mit 1,5 kV oder 3 kV wird dem Transformator ein selbstgeführter zwangskommutierender Wechselrichter vorgeschaltet, der die Fahrdrabt-Gleichspannung in eine Wechselspannung von 100 Hz umformt. Die sekundäre Bezugsleistung beträgt 2900 kVA. Die Fahrmotoren sind sechspolige Wellenstrommotoren mit geblechtem Ständer ohne Kompensationswicklung. Die Stundenleistung eines Motors beträgt etwa 800 kW bei 1050 V und etwa 1150 U/min. Über ein Zahnradvorgelege und den Gummi-Kardantrieb wird das Drehmoment auf die zugehörige Treibachse übertragen. Die Lokomotive ist mit einer fahrdrahtabhängigen Gleichstrom-Widerstandsbremse von 5000 kW Spitzenleistung ausgerüstet. Auf dem Lokomotivdach ist für jedes Stromsystem ein besonderer Einholm-Stromabnehmer angeordnet, die beiden äusseren für Gleichstrom, die beiden inneren für Wechselstrom.

Die Wohnbauaktionen des Bundes. Die Schweizerische Zentralstelle für die Förderung des Wohnungsbaues befasst sich in ihrem Bulletin 1/67 ausführlich mit der Wirkung sowohl des auf Ende Jahr auslaufenden Bundesbeschlusses (BB 1958), als auch des neuen Bundesgesetzes zur Förderung des Wohnungsbaues (BG 1965). Die seinerzeit bereitgestellten 100 Mio Fr. zur Durchführung des Bundesbeschlusses sind bis auf rund 2,5 Mio Fr. aufgebraucht; das Bundesgesetz wird indessen seine Wirkung erst dann voll entfalten können, wenn alle Kantone die nötigen Ausführungsbestimmungen zu diesem Gesetz erlassen haben. Bisher wurden an acht Kantone Beiträge zur Kapitalverzinsung von 12,7 Mio Fr. für rund 1500 Wohnungen zugesichert; an zwei Kantone konnten Bürgschaftszusicherungen für II. Hypotheken zugunsten von 613 Wohnungen im Betrag von rund 514000 Fr. geleistet werden. Für Forschungen auf dem Gebiet der Orts-, Regional- und Landesplanung (als mittelbare Bundeshilfe) sind von der ETH Gesuche um 390000 Fr. hängig; an zwei Kantone wurden für 12 Planungen 47700 Fr. zugesichert. Planungsarbeiten, die sich mit der Erhöhung der Produktivität befassen, werden ebenfalls, bisher mit rund 262000 Fr., unterstützt. Abschliessend weist das Bulletin auf einige Schwierigkeiten bei der Durchführung der neuen Wohnbauaktion des Bundes hin, so insbesondere auf die mangelhafte Bearbeitung von Subventionsgesuchen durch kantonale Instanzen, auf irreführende Vorstellungen über die Erteilung von Bürgschaften und extensive Auslegungen des Begriffes «Komfort». – Das Bulletin kann beim Sekretariat der *Schweizerischen Zentralstelle für die Förderung des Wohnungsbaues*, Bubenbergplatz 8, 3000 Bern, Tel. 031/22 44 93, unentgeltlich bezogen werden.

Persönliches. *Hans Aregger* hat am 1. Januar den Posten des Stadtplaners der Stadt Bern übernommen. – Sein Nachfolger als Vorsteher des Regionalplanungsamtes des Kantons Zürich ist *Rolf Meyer*, SIA, Professor an der EPUL. – Zum Leiter des Büros für Universitätsplanung, Hochbauamt des Kantons Zürich, ist *Hans Furrer*, Architekt SIA, gewählt worden, der unseren Lesern bestens bekannt ist durch seine Nachrichten von den Fidschi-Inseln und Informationen über den englischen Spitalbau. – Am 8. Januar hat Prof. Dr. *Arthur Stoll* in Arlesheim bei bester Gesundheit seinen 80. Geburtstag gefeiert, wozu auch wir unser Ehrenmitglied der GEP herzlich beglückwünschen.

Stadtautobahn Genua. Im Herbst 1965 ist diese Autohochstrasse, ein bemerkenswertes Beispiel in bezug auf Linienführung und Bauausführung, nach knapp dreijähriger Bauzeit dem Verkehr übergeben worden. Im Heft 10, Oktober 1966, der Zeitschrift «Strasse und Autobahn» findet sich ein mit Bildern versehener Hinweis auf diese Stadtautobahn, im besondern über die Linienführung. Die baulichen Belange sind in SBZ 1966, H. 3 auf S. 63, behandelt worden.

Aluminium-Stalldecken. Im Grossviehstall der OLMA, St. Gallen (Oktober 1966), war eine neuartige Stalldecke zu sehen. Sie besteht