

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 21/22 (1893)
Heft: 12

Inhaltsverzeichnis

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: 12.02.2026

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

INHALT: Die elektrische Kraftübertragung der Papierfabrik Biberist. II. (Schluss.) — Skizzen von der Chicagoer Ausstellung. — Honorar-Norm für Arbeiten der Ingenieure. — Die neue Falten-Zugbrücke in Chicago. — Miscellanea: Kunsthistoriker-Kongress. Pariser Weltausstellung von 1900. Deutscher Verein für den Schutz des gewerb-

lichen Eigentums. Die Generalversammlung der deutschen Geschichts- und Altertums-Vereine. Der Verband der Elektrotechniker Deutschlands. — Konkurrenzen: Jonas Furrer Denkmal in Winterthur. Gerichtsgebäude und Untersuchungsgefängnis in Gotha. Donau-Brücken in Budapest. Garnisonkirche in Dresden. — Vereinsnachrichten: Stellenvermittlung.

Die elektrische Kraftübertragung der Papierfabrik Biberist.

Von Dr. A. Denzler, Ingenieur,
Docent für Elektrotechnik am eidgen. Polytechnikum.

II. (Schluss.)

Leitung.

Tracé. Von der Primärstation aus steigt die Leitung etwa 80 m hoch über eine steile Fels- halde hinauf bis zur neuen Landstrasse von Bözingen nach Reuchennette, folgt derselben etwa 300 m weit über der Bahnlinie Biel-Sonceboz, welche bereits vorher über einem Tunnel traversiert wird. Bei der Abzweigung der alten Landstrasse folgt die Leitung dieser letzteren über den kahlen felsigen Höhenzug bis an die Kehren oberhalb Bözingen; von dort zieht sie sich gegen die Ebene hinunter und durchquert dieselbe in schnurgerader Linie in der Richtung der Flurmarchen bis zur Bahnlinie Solothurn-Biel, welche bei Mett gekreuzt wird. Von hier bis unterhalb Selzach, d. h. etwa 16 km weit, läuft sie unmittelbar neben der Bahn hin und zwar befinden sich die Stangen auf dem Terrain der Centralbahn.

Die Möglichkeit, dieses günstigste Tracé

Elektrische Kraftübertragung der Papierfabrik Biberist (Kt. Solothurn).

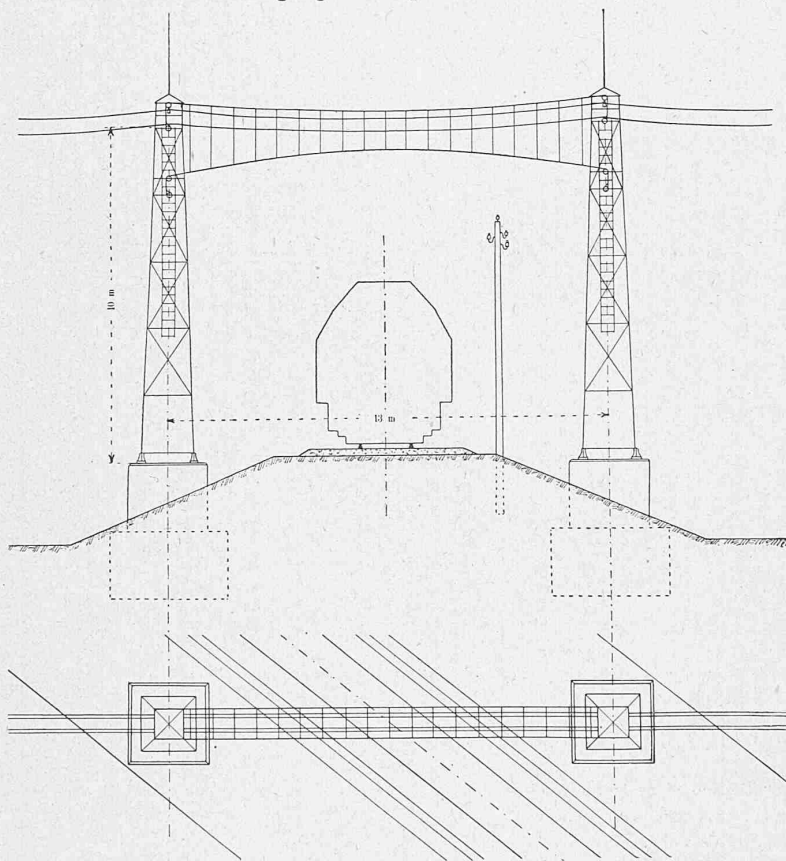


Fig. 3. Bahnkreuzung bei Biberist.

Masstab 1 : 200.

benützen zu können, bildete seiner Zeit einen weitem Grund für die Wahl des Gleichstromes, weil die schweizerische Telegraphendirektion bei Verwendung von alternierenden Strömen nur eine bedingte Konzession erteilt hätte, da zur Zeit der Entscheidung die Ansichten speciell über die störenden Einwirkungen des Drehstromes auf benachbarte, parallel laufende und zu kreuzende Telegraphen- und Telephonleitungen noch nicht genügend abgeklärt waren. Unter andern erschwerenden Bedingungen wäre namentlich eine Versetzung der Leitung von der Bahn weg nach Süden zu vorgeschrieben worden, wodurch die Zahl der Grundeigentümer, mit denen wegen der Bewilligung zum Stangenstellen unterhandelt werden musste, sich mehr als verdreifacht hätte, ganz abgesehen von der viel schwierigeren Ueberwachung der Linie.

Um nicht der Gefahr ausgesetzt zu sein, die Leitung später in unvorhergesehener Weise verlegen und Betriebsunterbrechungen riskieren zu müssen, ist das Recht zum Stangenstellen in Form einer dreissigjährigen rechtsverbindlichen Platzmiete erworben worden.

Unterhalb Selzach verlässt die Leitung die Bahn und zieht sich in grossem Bogen feldeinwärts der Aare zu,

Skizzen von der Chicagoer Ausstellung.

1. Verkehrsmittel.

Der Geschäftsmittelpunkt Chicagos ist vom Jackson-Park 10—12 km entfernt. Es leuchtet ein, dass von einem Zufusgehen nach der Ausstellung nicht die Rede sein kann, ausser man habe seinen Wohnsitz im Süden, ganz in der Nähe der Ausstellung aufgeschlagen. Die angenehmste Fahrgelegenheit bieten in der Regel die *Dampfschiffe*, die ausschliesslich für diesen Zweck von Van Buren-Street aus nach dem Jackson-Park fahren. Bei heftigem Winde ist freilich der See so bewegt, dass für manche Reisende die Gemütlichkeit aufhört. Die Fahrt dauert 40 Minuten; der Fahrpreis betrug anfänglich 15 Cts., wurde indessen vor einiger Zeit auf 10 Cts. herabgesetzt.

Je mehr man sich dem Platze der Ausstellung nähert, desto deutlicher treten deren Gebäude hervor. Sie bilden ein buntes, abwechslungsreiches Bild. Unter den unzähligen Türmchen und Fahnenstangen ragen namentlich die vergoldete Kuppel des Verwaltungsgebäudes¹⁾ und das 80 m

hohe Ferry-Rad²⁾ hervor. Doch alles überwältigt das Manufaktur-Gebäude³⁾, das sich wie eine riesige Schildkröte zwischen die andern Bauten hineingedrängt zu haben scheint. Schweift der Blick rückwärts, so findet er in nebliger Ferne die bekannten Skyskrappers der Stadt, alles überragend, den Masonic-Temple⁴⁾, und über dem Ganzen schwebt male- risch, vom Winde bald links, bald rechts bewegt, die von Chicago unzertrennliche Rauchwolke.

Dem eiligen Ausstellungsbesucher dauert die Schiff- fahrt zu lange. Er benützt die direkten Züge der *Illinois Central-Bahn*, die ihn für 10 Cents in 15 Minuten bis an den Rand des Platzes bringen. Diese Bahn, die bereits über drei Doppelgeleise (für Lokalzüge, für auswärtige und für Güterzüge) verfügte, legte für die Ausstellung noch ein viertes an. Die acht Geleise laufen anfänglich dicht am See auf Stadtbodenhöhe. Erst in der Nähe der Ausstellung

²⁾ Bd. XXII S. 28.

³⁾ Gebäud. für Industrie und freie Künste Bd. XXI S. 170, 172, Bd. XXII S. 9 und 10.

⁴⁾ Bd. XXI S. 123.

¹⁾ Bd. XXI S. 132.