

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 53/54 (1909)
Heft: 1

Artikel: Schweizerischer Elektrotechnischer Verein: ausserordentl.
Generalversammlung und Diskussionsversammlung am 13. Dezember
1908 in Olten

Autor: T.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-28076>

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: 16.01.2026

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

fahren des in 130 ‰ Steigung liegenden Geleises samt der 85 mm über Schienenoberkante vorragenden Zahnstange zu ermöglichen, griff man zu der in Abbildung 15 dargestellten Ausbildung der Uebergänge, wobei durch eichene, zwischen Schienen und Zahnstange auf den Querschwellen befestigte Längsschwellen mit schräger Oberfläche und eisenbewehrten Kanten der Höhenunterschied in befriedigender Weise vermittelt wird. Die Berechnung der Ueberhöhung der äussern Schiene in den Kurven geschah nach der üblichen Formel $h = \frac{s \cdot v^2}{g \cdot R} = \frac{0,1 v^2}{R}$, wobei $v = 7 \text{ m/Sek.}$ gleich der Höchstgeschwindigkeit von 25 km/St. auf den Adhäsionsstrecken angenommen wurde. Die Uebergangskurven (Abb. 16) $y = \frac{x^3}{6c}$ ergaben sich aus $c = \frac{s \cdot v^2 \cdot 300}{g} = \frac{l^2}{24R}$ $= 1470$, $l = 300$ h , und $w = \frac{l^2}{24R}$.

Die hieraus abgeleiteten Absteckungswerte sind der folgenden Tabelle zu entnehmen.

R in m:	80	100	150	200	300
h in mm	62	49	33	25	16
l in m	18,6	14,7	9,9	7,5	4,8
v in mm	92	45	14	6	2
w in mm	180	90	28	12	3

In den Kurven der Zahnstangenstrecken, auf denen bei Ueberschreitung einer Höchstgeschwindigkeit von 10 km/Std. die automatische Bremse in Tätigkeit tritt, kamen weder Uebergangskurven noch Ueberhöhung zur Anwendung. Die Gefällassrundung schliesslich erfolgt auf den Adhäsionsstrecken mittelst Kreisbogen von 1000 m Radius und bei den Einfahrten in die Zahnstange mit Radien von 300 bis 1000 m.

Die Stationsgebäude sind gefällige Holzbauten mit steinernem Erdgeschoss und einfachem Satteldach, die das lobenswerte Bestreben zeigen, sich der landesüblichen Bauweise möglichst anzupassen. Das gleiche trifft, so gut dies eben mit der Zweckbestimmung vereinbart ist, für die Güterschuppen zu. Architektonisch weniger glücklich, dafür geräumig und zweckmässig eingerichtet, präsentiert sich die Wagenremise mit angebauter Reparaturwerkstatt, an der Strasse Montey-Collombey gelegen. Sie bietet auf drei Geleisen, von denen zwei mit Putzgruben versehen sind, Raum für sechs der grossen Motorwagen, von denen z. Zt. drei angeschafft sind. Am Kopfende der Remise führt eine Verlängerung des mittlern Geleises in die quer gelegte und die ganze Hallenbreite einnehmende Reparaturwerkstatt, während an der einen Längsseite verschiedene Diensträume angeordnet sind. Der die Werkzeugmaschinen antreibende Elektromotor wird mit Strom aus der Fahrleitung gespeist. (Schluss folgt.)

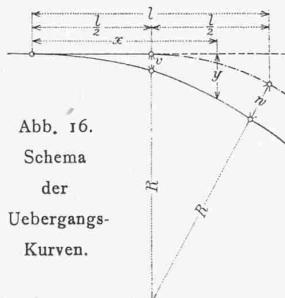


Abb. 16.
Schema
der
Uebergangs-
Kurven.

Die Versammlung wurde vom Präsidenten des S. E. V., Ingenieur K. P. Täuber, nachmittags 3 Uhr eröffnet. In der Einleitung zum Haupttraktandum, «Genehmigung der Vereinsvorschriften», bemerkte er, dass es nun an der Zeit sei, dem Inspektorate die Vorschriften zu geben, nach denen es seine Inspektionen vorzunehmen habe. Diese Vorschriften, die von der Aufsichtskommission mit grossem Arbeits- und Zeitaufwand zusammengestellt und wiederholt durchgesehen worden seien, stellen ein einheitliches Ganzes dar, das gestützt auf die Bundesvorschriften sich zu einer artikulierten Beratung in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht eigne. Er beantragte im Namen des Vorstandes der Versammlung Annahme der Vorschriften und fügte einen zweiten Antrag des Vorstandes bei, wonach der S. E. V. bei der h. Bundesbehörde das Gesuch um Änderung oder geeignete Interpretation des Art. II der Bundesvorschriften betreffend Erstellung und Instandhaltung der elektrischen Starkstromanlagen vom 14. Februar 1908 stellen solle.

Beide Anträge wurden von der Versammlung angenommen. Die Vorschriften treten mit 1. Januar 1909 in Kraft und werden von einer Änderung des Art. II der Bundesvorschriften nur dann betroffen, wenn statt einer geeigneten Interpretation dieses Artikels die darin festgesetzte Spannungsgrenze geändert wird. Immerhin würden die Vereinsvorschriften auch in diesem letzteren Falle keine wesentlichen Änderungen erleiden, denn nur einige wenige §§ beziehen sich auf den Artikel II der Bundesvorschriften.

Im Anschluss an dieses Traktandum bringt der Präsident des Verbandes Schweizerischer Elektro-Installateure folgenden Antrag vor die Generalversammlung:

«Die Generalversammlung drückt die Erwartung aus, dass die Elektrizitätswerke die in so ausführlicher Weise aufgestellten Vorschriften ohne weitere Ergänzungen in ihrem eigenen Wirkungskreis zur Anwendung bringen möchten, um das gesamte Installationswesen zu vereinheitlichen.»

Mit Rücksicht darauf, dass ein Antrag in dieser Form von der Generalversammlung des S. E. V. abgelehnt werden muss, wird er vom Antragsteller zurückgezogen. Er soll aber durch den Vorstand des S. E. V. an den Verband Schweizerischer Elektrizitätswerke in empfehlendem Sinne weiter geleitet werden.

Von den weiten Traktanden, die an der Generalversammlung noch zur Sprache kamen, mag erwähnt werden, dass zum Präsidenten der Kommission für die Normalien für Sicherungen, Leitungsmaterial und Maschinen, Herr Professor Chavannes in Genf und als weiteres Mitglied dieser Kommission Herr Oberingenieur Gerwer gewählt wurde. Der frühere Präsident dieser Kommission, Herr Professor Dr. Wyssling, legte dieses Amt wegen Arbeitsüberhäufung nieder, er verbleibt aber weiter ihr Mitglied. Ferner berichtet Herr Dr. Densler als Präsident der Kommission für Vorschriften für Gebäudeblitzableiter, dass diese Kommission ihre Arbeiten zu Ende geführt habe und aufgelöst werden könne. Diese Vorschriften werden als Bulletin den Vereinsmitgliedern noch zugestellt werden. Weitere Exemplare sind beim Sekretariat des Vereines erhältlich.

Die außerordentliche Generalversammlung wurde um 5 Uhr geschlossen.

* * *

Nach viertelstündiger Pause hielt Herr Ingenieur Giles, Direktor der Kondensatorenfabrik Fribourg (Schweiz), seinen für die Diskussionversammlung des S. E. V. in Aussicht genommenen Vortrag über «Kondensatoren und deren Verwendung in elektrischen Anlagen». Der Vortrag war von vielen und interessanten Experimenten begleitet. Herr Giles wies namentlich in Wort und Experiment auf die Wirkungen der Kondensatoren in Hochspannungsanlagen hin und auf ihre Eigenschaften, Spannungserhöhungen von Hochfrequenzströmen hervorhebend, für elektrische Maschinen, Apparate und Leitungen unschädlich zu machen.

T.

Miscellanea.

Elektrifizierung der Vollbahn-Strecke Spiez-Frutigen. Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft hat nunmehr zum elektrischen Betrieb ihrer Linie Spiez-Frutigen die Lieferung von drei Motorwagen und einer Lokomotive und die Erstellung der Fahrdrähtleitung an die Elektrischen Bahnen Zürich, die gemeinsame Geschäftsstelle der Maschinenfabrik Oerlikon und der Siemens-Schuckertwerke für elektrische Vollbahnanlagen in der Schweiz, vergeben. Eine weitere Lokomotive wird die Allgemeine Elektricitäts-Gesellschaft in Berlin liefern. Das System ist das gleiche, das von den erstgenannten Firmen für die Linie Seebach-Wettingen angewendet ist¹⁾, und entspricht auch dem für die Wiesentalbahn angenommenen System, deren elektrische Einrichtungen vor kurzer Zeit von den Badischen Staatsbahnen in Auftrag gegeben worden sind. Für die Vollbahnlinie Spiez-Frutigen kommt, wie

¹⁾ Siehe Band LI Seite 185.