

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 57/58 (1911)
Heft: 26

Artikel: Eidg. Technische Hochschule
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-82714>

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: 22.02.2026

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

Eidg. Technische Hochschule.

Am Abend des 19. Dezember d. J. verkündeten 22 Kanonenschüsse von der Terrasse des Hauptgebäudes der Eidg. Technischen Hochschule, dass auch der Ständerat wie der Nationalrat den vom Bundesrat verlangten Kredit von 11012000 Fr.¹⁾ für die Umbauten und Neubauten einstimmig bewilligt hat.

Das zur Ausführung bestimmte Projekt von Architekt G. Gull hat bei der Ausarbeitung, namentlich infolge der Wünsche der Schulbehörden bezw. des Lehrkörpers gegenüber den von uns in Bd. LV Seite 45 und ff. dargestellten Plänen mehrfache Erweiterungen erfahren, aber die Arbeit ist nun im Gange und es besteht begründete Hoffnung, dass die Neubauten bis zum Jahre 1916 nacheinander bezogen werden können.

Unsere obersten Bundesbehörden haben wieder einmal bewiesen, wie sehr sie von der hohen, unserer Technischen Hochschule zufallenden Aufgabe erfüllt sind, die unser Land im Kreise der höhern technisch-wissenschaftlichen Lehr-Anstalten des Auslandes zu vertreten hat, und wir sind überzeugt, dass ihren Erwartungen wie bisher so auch in Zukunft von der Hochschule in vollem Masse entsprochen werden wird.

An uns schweizerischen Technikern aber, die aus der Anstalt hervorgegangen sind, ist es, dem Lande die grossen Opfer, die es freudig unserer Sache bringt, zu vergelten dadurch, dass wir nicht nur die Fahne der technischen Wissenschaften hochhalten und an der Entwicklung dieser auch weiterhin nach Kräften mitarbeiten, sondern dass wir vor allem auch mit unserem ganzen Wissen und Können immer bereitwillig und offen, unbeirrt durch Parteibestrebungen oder persönliche Rücksichten, bei allen Fragen mitwirken, die in den verschiedensten technischen und wirtschaftlichen Gebieten das Interesse des Landes berühren und zu dessen künftiger Entwicklung meist in hervorragendem Masse beizutragen berufen sind.

Miscellanea.

Unterirdische Hochspannungs-Kabel für 60 000 Volt. Die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Dessau-Bitterfeld der preussisch-hessischen Staatsbahnen bot Gelegenheit zur Anlage unterirdischer Hochspannungskabel für die bisher für solche Kabel noch nicht erprobte Spannung von 60000 Volt, zwischen dem Kraftwerk Muldenstein, das abseits der Bahnstrecke liegt, und der Speisestelle Bitterfeld, an der eine Unterstation errichtet wurde. Durch die verhältnismässig kurze Entfernung Muldenstein-Bitterfeld von etwa 5 km ist die Wahl einer Uebertragungsspannung von 60 000 Volt nicht begründet; diese Wahl erfolgte vielmehr mit Rücksicht auf die spätere weitere Ausdehnung des elektrischen

¹⁾ Band LVIII, Seite 260.

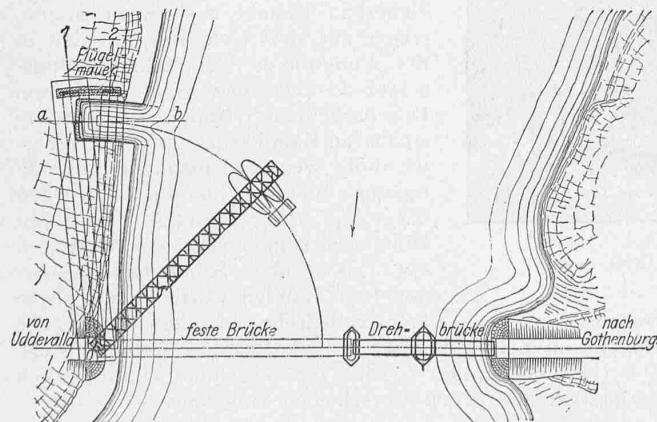


Abb. 33. Einschwenken der Nordre-Elf-Eisenbahnbrücke.
(Text auf S. 355.) — Massstab etwa 1:2200. (Aus «Z. d. V. d. I.»)

Betriebes. Aus Sicherheitsgründen und zur Vornahme von Versuchen sind zwei besondere Kabelanlagen und außerdem auch noch eine oberirdische Leitungsanlage zwischen Muldenstein und Bitterfeld angeordnet worden. Die eine Kabelanlage wurde durch die „Siemens-Schuckertwerke“, die andere durch das „Felten und Guilleaume-Karlswerk“ erstellt. Jede dieser Anlagen besteht aus zwei Einfachkabeln, da zweidrige Kabel für die erforderliche Isolation viel zu steif ausfallen würden, um in rationeller Weise verlegbar zu sein. Das Kabel der Siemens-Schuckertwerke verwendet Aluminium von 100 mm² Querschnitt als elektrischen Leiter, dasjenige von Felten und Guilleaume Kupfer von 50 mm² Querschnitt. Die Isolation besteht bei den Kabeln beider Anlagen aus mit einer Spezialmasse getränktem Papier. Jede der beiden Kabelanlagen hat eine Länge von etwa 2 × 4300 m, die aus Stücken von je 650 bis 820 m beim Kabel der S. S. W. und aus Stücken von je 300 m beim Kabel der F. u. G. bestehen. Zum Schutz gegen die Feuchtigkeit sind die Kabel beider Anlagen je mit einem doppelten Bleimantel versehen, der seinerseits durch eine starke asphaltierte Juteumspinnung armiert ist. Die Kabel sind im allgemeinen in mit Sand gefüllten Kabelformsteinen verlegt, die bei der Ueberführung über Eisenbahnbrücken durch mit Sand gefüllte und mit Dachpappe armierte Holzkästen ersetzt sind.

Beschleunigungsmesser für Bahnen und Fahrzeuge überhaupt. Ebenso wie der auf Seite 189 von Band LVI erwähnte Beschleunigungsmesser von A. Hess, stützt sich auch der neuerdings von H. E. Wimperis erfundene und von Elliott Bros., London, konstruierte Beschleunigungsmesser auf die Erscheinung, dass ein in einem Fahrzeug aufgehängtes Pendel bei Beschleunigungen oder Verzögerungen des Fahrzeugs in einer der Beschleunigung entgegengesetzten Richtung ausschlägt. In dem kleinen und handlichen Apparat von Wimperis wird das Pendel gebildet durch eine seitlich perforierte und daher einen exzentrischen Schwerpunkt aufweisende Kupferscheibe, die auf einer vertikalen Achse gelagert ist und bei Beschleunigungen des Fahrzeugs, indem sie parallel zum Fussboden orientiert wird, in einer Horizontalebene schwingt. Die Schwingungen der Scheibe werden einerseits durch eine mit der Scheibe konzentrisch gelagerte Spiralfeder und anderseits durch die dämpfende Wirkung eines senkrecht zu ihrer Ebene angeordneten magnetischen Feldes eines permanenten Magneten beeinflusst. Die drehende Schwingungsbewegung der Kupferscheibe wird mittels kleiner Stirnräder auf einen Zeiger übertragen, dessen Ausschläge ein Mass für die zu messende Beschleunigungsgroesse bilden. Damit nun lediglich Beschleunigungen in der Fahrrichtung angezeigt werden, sind die Trägheitsmomente der Räder der kleinen Stirnradübertragung in Bezug auf ihre Achsen derart ausgeglichen, dass das System mit zwei gekuppelten physischen Pendeln gleichwertig ist, die in Bezug auf die Fahrrichtung symmetrisch gelegene Schwerpunkte aufweisen.

Jeder derart funktionierende Beschleunigungsmesser kann auf Gefällen direkt zur Ermittlung des Bewegungswiderstandes der Traktion verwendet werden.

Erweiterung der Kraftreserveanlagen der Stadt Zürich. Dieser Tage wird sich der Grosse Stadtrat von Zürich mit einem Kreditbegehr von 3200000 Fr. für die Erstellung einer Reservekraftanlage im Guggach auf Baurechnung des Elektrizitätswerkes zu befassen haben. Es handelt sich um eine Dieselmotoren-Anlage von vier Einheiten zu je 3750 PS, die in einem Maschinenhaus von 41,5 × 22,5 m Bodenfläche Aufstellung finden sollen. Aus der Weisung des Stadtrates an den Grossen Stadtrat ist zu entnehmen, dass sich die Direktion des städtischen Elektrizitätswerkes durch drei Experten bestätigen liess, es sei angezeigt, die kalorische Kraftanlage, die zur Zeit aus einer Dampfkraftanlage im Letten für maximal 4000 kw besteht, zu erweitern, sowohl, um bei Betriebsstörungen am Albulawerk hinreichenden Ersatz zu bieten, als auch, um die Wasserkraft des genannten Werkes vorteilhafter auszunützen zu können. Da im Winter 1910 bis 1911 das Albulawerk in Zürich bereits einen Anschluss von 7000 kw besass und selbst kaum einer grösseren Tagesakkumulierung fähig ist, besteht offenbar das dringende Bedürfnis nach weiteren Kraftquellen, wenn man die Sommerwasserkraft der Albula ausgiebiger ausnützen will. Damit wird ermöglicht, das Kapital, das für das Albulawerk samt doppelter Uebertragungsleitung von je 140 km Länge und samt Momentanreserve mit der grössten in Europa installierten Akkumulatorenbatterie investiert wurde, angemessen zu verzinsen.