Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 97/98 (1931)
Heft: 16

Artikel: Eidgen. Patentschriften-Sammlung der "S.B.Z."
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-44767

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: 28.07.2025

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

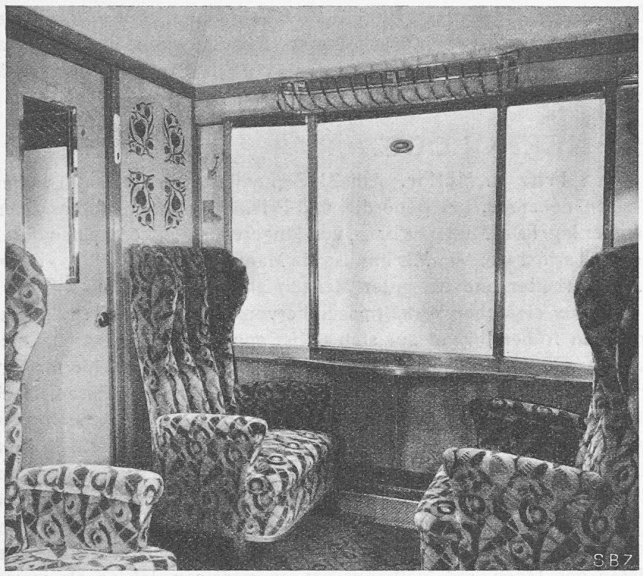

Abb. 4. Fensterecke im Abteil I. Klasse.

Abb. 5. Blick in das Abteil II. Klasse.

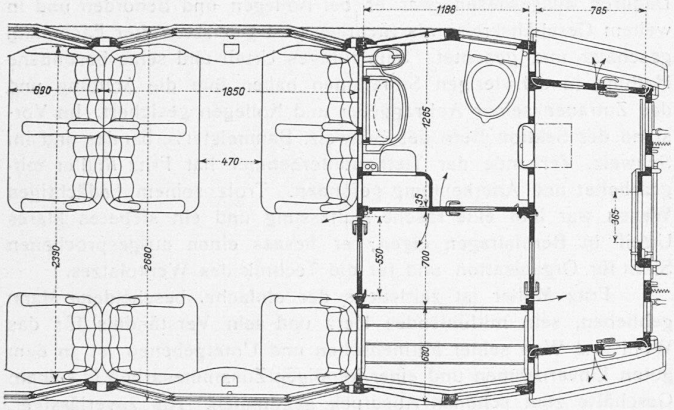

Abb. 6. Horizontalschnitt des einen Wagenendes mit Abteil I. Klasse. — 1 : 50.

und den nach Möglichkeit vorgenommenen Gewichtsersparnissen erreicht sie nur 18800 kg, was hier insofern sehr wichtig ist, als die Zugsbelastung auf den Bergstrecken der M.O.B. öfters die maximale Leistung der Motorwagen erreicht.

Eidgen. Patentschriften-Sammlung der „S.B.Z."

Seit Inkrafttreten des schweizerischen Patentgesetzes im Jahre 1888 werden vom Eidg. Amt für geistiges Eigentum der Redaktion der „Schweiz. Bauzeitung" [1]) die neuerschienenen Patentschriften jeweils periodisch zugestellt. Seit geraumer Zeit ist diese inzwischen (Ende August d. J.) auf 147657 Nummern angewachsene Sammlung im Patentanwaltbureau E. Blum & Co. in Zürich (Bahnhofstr. 31, Eingang Peterstrasse) untergebracht, und zwar chronologisch wie auch nach Gruppen und Untergruppen geordnet, wodurch das Aufsuchen beliebiger Patentschriften sehr erleichtert wird. *Unsere Sammlung* wird im Bibliothekraum der Firma in übersichtlichen Regalen aufbewahrt und steht dort den Mitgliedern der G.E.P. und des S.I.A., sowie den Studierenden der E.T.H. und weitern Interessenten während der üblichen Bureaustunden *jederzeit zu freier Benützung zur Verfügung;* der Raum ist völlig ungestört vom Bureau der Firma, enthält einen Arbeitstisch sowie die eigene Bibliothek der Firma, die diese ihrerseits den Benützern in entgegenkommender Weise ebenfalls zur Verfügung stellt.

Auf diese Gelegenheit zum Studium der Patentliteratur seien alle Interessenten deshalb aufmerksam gemacht, weil das Arbeiten durch die getroffene sachgemässe Sortierung, im Gegensatz zu andern Bibliotheken, hier besonders erleichtert wird.

[1]) Deren Gründer, Ing. A. Waldner, hatte sich auf dem Boden der G.E.P. zusammen mit Ing. Emil Blum und Ing. G. Naville um das Zustandekommen unserer Patentgesetzgebung grosses Verdienst erworben. Näheres siehe im Nachruf auf Ing. E. Blum in „S.B.Z.", Bd. 93, S. 242 (11. Mai 1929).

MITTEILUNGEN.

Die Energieversorgung der französischen Mont Cenis-Linie. Aus der Darstellung auf S. 301 von Bd. 78 (am 17. Dezember 1921) ist unsern Lesern bekannt, dass in den Arbeiten der französischen Studienkommission für die Elektrifikation von Hauptbahnlinien die Untersuchung der Mont Cenis-Linie Culoz Modane eine wichtige Stellung einnahm, wobei auffallenderweise für eine Gleichstrom-Fahrspannung von 1500 V eine grössere Wirtschaftlichkeit errechnet wurde, als für 2400 V. Auf Grund einer Fahrspannung von 1500 V ist nun die Gleichstromversorgung dieser steigungsreichen Linie, die bei 131,7 km Länge einen Niveauunterschied von 820 m überwindet, vollständig durchgeführt; bemerkenswert ist auf offener Strecke die Anwendung der Stromzufuhr mittels der sog. dritten Schiene, während sie in den Bahnhöfen mittels der normalen Oberleitung erfolgt. Ueber die Gesamtanlage der Stromversorgung orientiert eine in der „Revue générale de l'Electricité" vom 5. Sept. 1931 erschienene Beschreibung von L. Vellard. Die im Ausmass von jährlich etwa 30 Mill. kWh benötigte Zugförderungsarbeit wird acht Unterstationen entnommen, die aus dem mit 42000 V Drehstrom betriebenen Energieverteilungsnetz der „Société d'Electrochimie, d'Electrometallurgie et des Aciéries électriques d'Ugine" versorgt wird. Die bezügliche Energieversorgungsanlage nützt drei Einzugsgebiete von Wasserkräften im Ausmass von insgesamt 638 km² aus. Das kleinste dieser Einzugsgebiete, das Becken des Arly, weist die beiden Zentralen Molières und Fontaines von zusammen 7000 kW Maschinenleistung und 35 Mill. kWh Jahresenergie auf; das Becken des Bonnant versorgt die Zentralen Le Fayet und Bionnay mit total 14700 kW und 65 Mill. kWh; das grösste Gebiet, das Becken des Doron de Beaufort, mit den Zentralen Venthon, Roengers, Queige, Villard, Beaufort, Hauteluce und Belleville, ist mit insgesamt 61400 kW und für 202 Mill. kWh ausgebaut, wobei der Girotte-Stausee zum Teil durch die Pumpanlage in Belleville auf eine nutzbare Jahreswassermenge von 20 Mill. m³, entsprechend 17 Mill. kWh, gebracht wird. In den Unterstationen befinden sich in der Regel zwei bis drei Einankerumformer von je 1000 kW Leistung; eine einzige Unterstation ist ausnahmsweise mit Motorgeneratoren gleicher Leistung ausgerüstet. Diese Maschinen werden weitgehend zum Phasenschieben und zur Energierückgewinnung verwendet.

Elektro-Rollgänge für Walzwerke. Bis vor wenigen Jahren wurden Förderrollen von Walzwerk-Rollgängen durchwegs gemeinsam über mechanische Uebertragungsmittel angetrieben, wobei besonders die Verwendung einer entlang dem Rollgang gelagerten Uebertragungswelle mit Kegelradantrieb der einzelnen Förderrollen bevorzugt wurde. Der grosse Verschleiss solcher Einrichtungen und die Umständlichkeit der Antriebe für krumme Förderstrecken liessen den Uebergang zum elektrischen Einzelantrieb der Rollen wünschbar erscheinen. Ueber die bezüglichen Anordnungen