Schweizerischer Elektrotechnischer Verein

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **29/30 (1897)**

Heft 15

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-82514

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Nouvel Hôtel des postes et télégraphes à Neuchâtel.

(Avec une planche.)

II.

La direction des travaux publics de la Confédération, a chargé de l'élaboration des plans et de l'exécution des travaux les auteurs et co-auteurs de projets primés, Mr. Jean Béguin et Mr. Alfred Rychner, architectes à Neuchâtel. Le premier s'adjoignit dans cette tâche Mr. Ernest Prince, architecte à Neuchâtel également co-auteur d'un projet primé.

Le nouvel Hôtel des postes et télégraphes est ainsi l'œuvre en collaboration des trois architectes soussignés, à laquelle ils ont participé dans une mesure égale.

Mr. Ernest Vassaux, architecte, fonctionna du commencement à la fin comme conducteur spécial des travaux nommé par la direction des travaux publics.

(La fin au numéro prochain.)

Schweizerischer Elektrotechnischer Verein.

Die diesjährige Generalversammlung des Vereins fand Sonntag den 3. Oktober in Neuchâtel statt. Am Nachmittag vorher hatte dessen Subsektion, der *„Verband schweizerischer Elektricitätswerke“*, am selben Orte getagt. Wir notieren aus dem Jahresbericht des Präsidenten des Vereins, Direktor Wyssling, und aus den Verhandlungen folgendes:

Nachdem schon vor einem Jahre, auf Anregung des Gesamtvereins, der „Werkverband“ principiell der Gründung eines *technischen Inspektorats für Starkstromanlagen* durch die Elektricitätswerke zugestimmt hatte, wurde die Organisation dieses Instituts während des abgelaufenen Vereinsjahres durchberaten. Schon vor einem Jahre hatte der Verein detaillierte Vorschriften über Bau und Betrieb elektrischer Starkstromanlagen aufgestellt, um einerseits fehlerhaften Ausführungen durch Unberufene zu steuern, anderseits den staatlichen Aufsichtsbehörden eine von Fachleuten aufgestellte Wegleitung bei Aufstellung von Bedingungen für Konzessionen an die Hand zu geben, welche gleichzeitig die elektrotechnische Industrie vor Beschränkung durch ungerechtfertigte Forderungen schützen sollte. Die richtige Auffassung dieser Vorschriften bei Laienbehörden einerseits, wie das Verständnis für deren gute Durchführung bei den Werken anderseits, schien jedoch nur einheitlich garantiert bei Vorhandensein einer kontrollierenden fachmännischen Stelle, welche ihrerseits wesentlich unter der Leitung des elektrotechnischen Vereins selbst stund. Das eidgen. Industriedepartement begrüsste diese Idee eines durch den Verein selbst gegründeten, technischen Inspektorats; im gleichen Sinne sprachen sich von den hierüber angefragten sämtlichen Kantonsregierungen 12 aus. Von zwei Kantonsregierungen werden die aufgestellten Vorschriften bereits allgemein angewandt für Neuanlagen, von den erwähnten 12 wurde deren Anwendung zugesichert.

Die vom Vorstand der Generalversammlung vorgelegte Organisation des techn. Inspektorats wurde mit geringen Abänderungen sozusagen einstimmig angenommen, während der „Werkverband“ am Vorabend die Teilnahme an der Inspektion für seine Mitglieder obligatorisch erklärt hatte. Nach dem Reglement wird die Aufsicht über das Inspektorat durch eine Kommission ausgeübt werden, von welcher drei Mitglieder durch die Generalversammlung des S. E. V., zwei weitere eventuell von Bund und Kantonen im Falle der Gewährung einer Subvention gewählt würden. Ein Inspektor dem die nötigen Gehülfen beigegeben würden, wird die regelmässige, periodische Untersuchung der Anlagen der Abonnenten (Elektricitätswerke und übrige Mitglieder des S. E. V., welche Anlagen besitzen) vornehmen und die bezüglichen Berichte und Weisungen ausgeben. Die Aufstellung der Vorschriften hierüber steht der Kommission, in letzter Linie der Generalversammlung des S. E. V. zu. Es werden auch Untersuchungen kleinerer Anlagen von Nichtmitgliedern zu besonderem Tarif, Inspektionen für Behörden etc. in den Geschäftskreis des Inspektorats einbezogen.

Um einige financielle Sicherung zu haben, sind die festen Inspektions-Abonnements auf drei Jahre Dauer vorgesehen; im übrigen leistet der S. E. V. vorläufig die nötigen Vorschüsse. Es ist für den Inspektor eine ansehnliche Besoldung in Aussicht genommen, damit eine durchaus erfahrene Persönlichkeit gewonnen werden könne. Die Kosten des Inspektorats werden namentlich anfangs relativ hohe sein und muss daher der Verein auf Subventionierung durch den Bund und die Kantone rechnen. Es steht zu hoffen, dass das Institut nun nicht nur bald ins Leben trete, sondern auch von den Behörden durch Benützung anerkannt werde und der Aufstellung besonderer und je anderer Vorschriften für elektrische Anlagen in jedem Kanton oder gar in jeder Stadt zu steuern vermöge.

Vom Vereine ist auch eine neue, kurzgefasste *„Anleitung zur Rettung eines vom elektrischen Strome Betäubten“* angenommen und herausgegeben worden.

Eine *Statistik über Kreuzungen elektrischer Starkstromleitungen mit Eisenbahnen* ist beim Vereinsvorstand in Bearbeitung, namentlich wegen der Frage der hierüber bestehenden *Bundesvorschriften*, die mit Rücksicht auf die industriellen Anlagen wie auf die elektrischen Bahnen selbst vielfach als revisionsbedürftig bezeichnet werden.

Die Frage der Errichtung einer *Prüfstation (Eichstätte) für Messinstrumente der Elektrotechnik*, die noch beim eidgen.

Auswahl lieblicher Arlesheimer Kinder, sittsam und traulich den kühlen Willkommenstrunk kredenzend. Wie labten sich die Ankömmlinge, deren Pulse vom Aufstieg in der warmen Herbstsonne und mehr noch von den mannigfaltigen schönen Eindrücken höher schlugen, an so freundlichem Empfang in dem kühlen Schatten der alten Mauern und der sie überragenden grünen Bäume. Architekt *Kelterborn* und Direktor *Winkler* gaben in schwungvollen Worten den Gefühlen des Dankes und der Freude über den Empfang und über die glückliche Zusammensetzung der von den Arlesheimern damit betrauten Vertretung Ausdruck und Professor *Burckhardt-Finsler* schloss in begeisterter, launiger Rede die landschaftlichen Arlesheimer an sein stadtbaslerisches Herz, in froher Erwartung kommender Tage, welche die so lange Getrennten wieder enger zusammenführen werden.

Während im Innern des Burgfriedens so reges Leben sprudelt, erfreuen duftige Landschaftsbilder das Auge der Gäste, in jeder Fensteröffnung eines liebreicher als das andere, und vom Turme schweift der Blick über die ganzen weiten Thalgelände und bewaldeten Hügel mit vielen alten Schlössern gekrönt, weit bis an die Grenzen des Landes und über diese hinaus. Es ist ein herrlicher Punkt, den sich die Erbauer gewählt haben, den die jetzigen Besitzer so sinnig pflegen und ihren Mitbürgern zugänglich erhalten. Wir begreifen, dass hier Basels Künstler in die Schule gingen. Ein fröhlicher Reigen weckt uns aus der Betrachtung. Wie gebannt stehen wir beim Umblicken; ein wirklicher «Böcklin», den wir schon irgendwo gesehen haben müssen, tritt uns im lebendigem Bilde entgegen! Die in reicher Fülle durch die Fensterlücken und das grüne Laubwerk hereinwallenden, goldenen Sonnenstrahlen beleuchten die tanzenden, jugendlichen Gestalten und spielen in den rotblonden Locken der anmutigen Arlesheimer Schönen, und die schalkhafte Lustigkeit, die auf den Gesichtern der sie führenden Gesellen liegt, ist ganzer Ersatz für die sonstigen Attribute, mit denen Meister Böcklin sein Waldvolk auszustatten liebt.

Bis zur untergehenden Sonne geben sich so die Freunde der Lustbarkeit hin, und trennen sich nur schwer von den schönen Bildern und den freundlichen Arlesheimern. Dank sei ihnen für den Empfang und für die liebliche Erinnerung, welche die Gäste mitgenommen haben. Wir vermuten, dass auch ihre Jugend gerne des Schweiz. Ing.- und Arch.-Vereines gedenke in seiner Allgemeinheit oder gar in einzelnen, besonders begnadeten Vertretern.

Durch den felsigen Waldweg und die Höhlen hinab, dann durch das freundliche, stattliche Dorf Arlesheim hindurch trifft die Gesellschaft rechtzeitig im Bahnhof Dornach ein, um programmgemäss wieder Basel zu erreichen.

Nach kurzer Nachtessenspause findet sich die grosse Mehrzahl der Teilnehmer zur freien Vereinigung wieder in einem Saale des Stadt-Kasinos zusammen. (Schluss folgt.)

Nouvel Hôtel des Postes et Télégraphes à Neuchâtel.

Architectes: MM. *J. Béguin*, *Alfred Rychner*, *E. Prince* à Neuchâtel.

Seite / page

112(3)

leer / vide / blank

Schulrat und dem eidgen. Departement des Innern zur Beratung liegt, soll womöglich im kommenden Jahre zu einem Abschluss gebracht werden.

Eine Kommission soll eingesetzt werden zum Studium der *Schaffung eines Expropriationsgesetzes für Erstellung elektrischer Leitungen.*

Der Verein hat im Berichtsjahr wieder um 64 Mitglieder zugenommen und zählt gegenwärtig 76 Kollektiv- und 221 Einzelmitglieder; unter den erstern etwa 50 Elektricitätswerke.

Im Vorstand wurden bestätigt die Herren Wyssling-Wädensweil-Zürich (Präsident), Wagner-Zürich (Vicepräs.), Dr. Blattner-Burgdorf (Quästor), Gleyre-Zürich (deutscher Sekretär) und neu gewählt Butticaz-Genf (franz. Sekretär). Das Generalsekretariat besteht aus den Herren Dr. Blattner-Burgdorf, Dr. Tissot-Genf, Bächtold-Luzern. Die Druckschriften des Vereins sind vom Generalsekretariat zu beziehen.

Miscellanea.

Das Projekt einer elektrischen Hochbahn in Berlin, Zoologischer Garten bis Warschauer Strasse nebst Abzweigung nach dem Potsdamer Platz, über welches wir bereits kurz berichteten, geht seiner Verwirklichung entgegen. Die Ausführung erfolgt durch die «Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin». Die genannte Gesellschaft hat mit der Firma Siemens & Halske einen Bauvertrag abgeschlossen, nach dem sie auf ihr Risiko hin und auf Grund fester, von beiden Teilen anerkannter Kostenanschläge den Bau unternimmt. Der gesamte Kostenanschlag, der in allen seinen Teilen von Sachverständigen geprüft worden ist, schliesst mit einer Summe von 30 625 000 Fr. ab. Davon sind zehn Millionen für Grundbewerb vorgesehen, wovon aber mindestens die Hälfte auf wieder verwendbare Restgrundstücke entfällt.

Die Kosten für Viadukte und Haltestellen sind mit 10,6 Millionen Fr. angesetzt; für Oberbau, Weichenanlagen mit Sicherung und für elektrisches Block- und Sprechsystem ist $1^1/_4$ Million ausgeworfen; für Betriebsmittel (Waren) 1,6 Millionen und für die Kraftstation mit sämtlichen Leitungsanlagen ebenfalls 1,6 Millionen. Der Rest enfällt auf Zinsen während des Baues, allgemeine Betriebseinrichtungen, Verwaltungskosten und auf unvorhergesehene Fälle. Aller Voraussicht nach wird der Bau der gesamten Hochbahnanlage die Zeit von drei Jahren in Anspruch nehmen. Die bereits in Angriff genommene Strecke Hallesches Thor bis Warschauerstrasse hofft man binnen Jahresfrist in Betrieb setzen zu können. Die Fahrpreise sollen den auf der Stadtbahn bestehenden Normen nachgebildet werden. Der Durchschnitts-Erlös einer Karte wird bei dieser Norm auf nur 11 Pfg. angenommen. Betreffs der Zugfolge wird beabsichtigt, in den ersten Stunden des Tages einen Zehnminutenverkehr eintreten zu lassen; in den übrigen Stunden des Tages sollen die Züge in Zwischenräumen von fünf Minuten verkehren. Für die Zeit des stärksten Verkehrs, in der dieser stossweise aufzutreten pflegt, ist eine Zugfolge in Zwischenräumen von $1^1/_2$ Minuten vorgesehen. Die Züge werden bei schwachem Verkehr aus zwei Motorwagen bestehen, denen bei stärkerem Verkehr je nach Bedarf ein oder zwei Beiwagen angehängt werden. Ein solcher Zug mit Beiwagen weist rund 200 Sitzplätze auf. Bei stärkstem Verkehr werden zwei weitere Motorwagen — eventuell noch mit zwei Beiwagen — hinzugefügt werden. Die Zugsgeschwindigkeit soll durchschnittlich — den Aufenthalt und die nahe aneinanderliegenden Haltstellen mitgerechnet — rund 28 *km* in der Stunde betragen. Die ganze Fahrt vom Zoologischen Garten bis zur Warschauerstrasse und zurück über den Potsdamer Bahnhof nach dem Zoologischen Garten kann somit in einer Stunde zurückgelegt werden. Dabei ist die Zeit des auf den Endhaltestellen erforderlich werdenden, längern Aufenthalts miteingerechnet. Eine bemerkenswerte und sehr praktische Neuerung wird auf den Endbahnhöfen zur Einführung gelangen. Diese Endbahnhöfe werden nämlich derart eingerichtet werden, dass die einfahrenden Züge auf der einen Seite von den ankommenden Fahrgästen verlassen werden können, während die zur Abfahrt bereiten Passagiere an der anderen Seite einsteigen können. Es ist infolgedessen weder ein lästiges Umrangieren nötig, noch hat man Unzuträglichkeiten zu befürchten, wie sie sich auf der Stadtbahn und namentlich auf den Vorortbahnhöfen bemerkbar machen.

Ueber den Bau neuer Eisenbahnen in Kleinasien wird in der «Zeitung des Vereins Deutsch. Eisenbahnverw.» berichtet: Bekanntlich ist mit deutschem Kapital in Kleinasien, von Skutari ausgehend, eine Eisenbahn, 400 *km* lang, bis zur Stadt Angora gebaut worden. Diese Eisenbahnstrecke bildet jedoch erst einen kleinen Teil eines vielleicht schon in naher Zukunft zur Vollendung kommenden Planes. Es sollen nämlich Europa und Indien durch eine direkte Eisenbahnverbindung einander näher gerückt werden, indem ein Schienenweg von Konstantinopel durch ganz Kleinasien mindestens bis Bagdad durchgeführt wird. Dadurch würde die zeitliche Entfernung zwischen London und Bombay um mehr als das Doppelte verkürzt werden. Gegenwärtig braucht man zu dieser Reise über Gibraltar und den Suezkanal 35 Tage und über Brindisi und Suez 25 Tage Nach Fertigstellung der kleinasiatischen Bahn wird man in 11 Tagen von London nach Indien gelangen können, von denen 4 Tage auf die Eisenbahnfahrten zwischen London und Konstantinopel, 4 Tage auf die Eisenbahnfahrt von Skutari nach Bagdad und 3 Tage auf die Dampferfahrt von Bagdad nach Bombay zu rechnen sind. Der Bau der 2000 *km* langen Bahnlinie Angora-Bagdad soll nach einem Berichte des belgischen «Mouvement géographique» an englische Unternehmer vergeben sein. Ausserdem ist noch der Bau einer Eisenbahn beschlossen und zum grössten Teile bereits vollendet, welche Angora mit Smyrna verbinden und die Landesprodukte aus dem Innern Kleinasiens von Konstantinopel ab nach Smyrna lenken soll. Den ersten Teil dieser zukunftsreichen Bahn von Smyrna über Magnesia nach Kassaba hat der Ingenieur *Bastelico* erbaut, der selbst in der genannten Zeitschrift über die Verhältnisse dieser Bahn berichtet. Die Strecke von Smyrna nach Alaschir wurde bereits vor 30 Jahren von einem englischen Konsortium in Angriff genommen. Die Bodenverhältnisse waren für den Bau dieser Linie, welche das Thal des Hermos verfolgt, so günstig, dass die betreffende Gesellschaft grosse Ersparnisse machte und ihr Kapital mehrmals zu amortisieren vermochte. Die Bahn hat wegen der bedeutenden Fruchtbarkeit des durchquerten Gebietes eine grosse Bedeutung. Nunmehr ist auch die Verlängerung dieser Bahn von Alaschir nach Karahissar (280 *km*) vollendet, die letztere für den Handel wichtige Stadt ist bereits durch eine Bahn über Kutahia mit Konstantinopel verbunden, so dass man jetzt also auch von Smyrna nach Konstantinopel mit der Eisenbahn gelangen kann. Die Verwaltung der neuen Eisenbahn Smyrna-Karahissar wird durch besondere Vergünstigungen die Handelswaren von letzterem Orte nach Smyrna zu ziehen suchen. Für die Ausfuhr derselben bietet Smyrna besondere Vorteile, da von hier aus ein direkter Schiffsverkehr mit den bedeutendsten westeuropäischen Häfen besteht, der gegenüber dem Verkehr von Konstantinopel aus eine Zeitersparnis von zwei bis drei Tagen gewährt.

Marconis Telegraphie ohne Drähte. Die Elektrotechnische Zeitschrift entnimmt der «Revista Marittima» einen Bericht über Versuche, die von einer Kommission der italienischen Flotte im Juli d. J. bei Spezzia mit dem Marconischen Telegraphen angestellt worden sind. Die Versuche wurden so ausgeführt, dass der Aufgeber und zur Kontrolle ein Empfänger ans Land aufgestellt waren, während sich ein zweiter Empfänger an Bord eines Schiffes befand. Bei einem Versuche lag das Schiff vor Anker, bei den anderen Versuchen dampfte es von der Landstation fort oder auf diese zu. Folgendes waren die Ergebnisse: 1. Unter günstigen atmosphärischen Verhältnissen, wozu namentlich Abwesenheit von elektrischer Spannung in der Luft gehört, gelang die Aufnahme von Depeschen von Land auf dem Schiff in Fahrt bis auf 8,9 Seemeilen (16,5 *km*) Entfernung gut. 2. Wenn in der Atmosphäre elektrische Spannung herrschte, so war es unmöglich, sich mit dem Marconischen Apparat zu verständigen. 3. Auch bei klarer Luft und wenn keine elektrische Spannung in der Atmosphäre vorhanden war, hoben Berge, Inseln, Landvorsprünge, die sich zwischen die Landstation und das Schiff schoben, die Uebermittelung gänzlich auf. 4. Auch wenn die unter 2 und 3 erwähnten Hindernisse fehlten, wurde die Entfernung, auf welche die Uebermittelung noch gelang, und die Klarheit der letzteren wesentlich vermindert, sobald die Masten, Schornsteine u. dgl. des Schiffes sich in der Verbindungslinie zwischen Aufgeber und Empfänger befanden, z. B. also, wenn der Apparat hinten auf dem Schiffe angebracht war und dieses auf die Landstation zudampfte. Die Apparate selbst zeigten noch mehrfache Unvollkommenheiten.

Befestigen von Brettern auf Cement. Bei der Anwendung von Cementbeton oder Steinmaterial zu Decken oder Fussböden in Gebäuden muss man bekanntlich den Fussbodendielenbelag auf Stein- oder Betonunterlage befestigen. Dies geschah bisher in der Weise, dass man entweder Holzdübel in den Cement einliess und die Dielen an diesen Dübeln durch Nagelung befestigte, oder dass man den Cement mit Asphaltschicht bedeckte und die Nägel durch die Fussbodenbretter in den Asphalt schlug. Bei dem ersten Verfahren macht sich jedoch der Uebelstand bemerkbar, dass die Holzdübel sich nicht mit dem Cement verbinden und daher bald lose werden, was eine sichere Verbindung des Fussbodenbelages mit der Unterlage verhindert; das zweite Verfahren hat wiederum den Nachteil