Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 57/58 (1911)
Heft: 3

Artikel: Schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-82640

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: 13.07.2025

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

auf eigene Kosten. Auf den Hauptbahnen der Schweiz hat z. Zt. die Einführung des elektrischen Betriebes noch keine wesentliche Ausdehnung zu verzeichnen, dagegen ist sie auf einer grossen Zahl von schweizerischen Schmalspurbahnen durchgeführt; diese werden zum grössten Teil mit Gleichstrom betrieben, der übrigens auch für die städtischen Strassenbahnen normaler Weise verwendet wird. Die Periode von 1901 bis 1910 weist auch in dieser Beziehung tatsächliche Erfolge auf; aus der Entwicklung der elektrischen Traktion nach Abbildung 8 lässt sich dies direkt beurteilen.

Aus dem Schweiz. Katalog der Ausstellung Turin 1911.

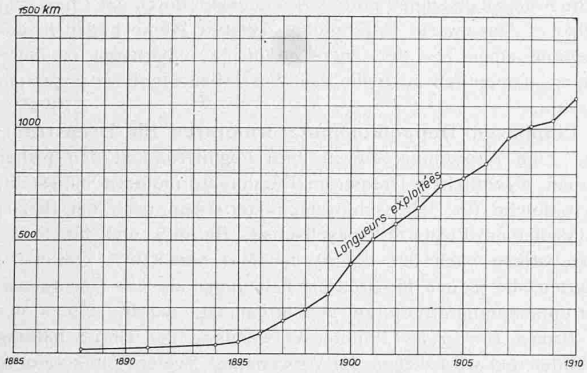

Abb. 8. Entwicklung der elektrischen Traktion in der Schweiz.

Zum Schluss noch einige Bemerkungen in Bezug auf die mitgeteilten Kurvenbilder. Die Angaben unserer Abbildung 7 basieren auf der Statistik des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins; da sich aber diese Statistik nur mit den Werken, die eine Stromlieferung an Drittpersonen betreiben, beschäftigt, so gibt sie keine Angaben über die Maschinen in den zahlreichen Fabriken und Werkstätten, die für ihren Eigenbedarf elektrische Energie erzeugen und verwenden, wie denn auch eine Reihe bedeutender chemischer

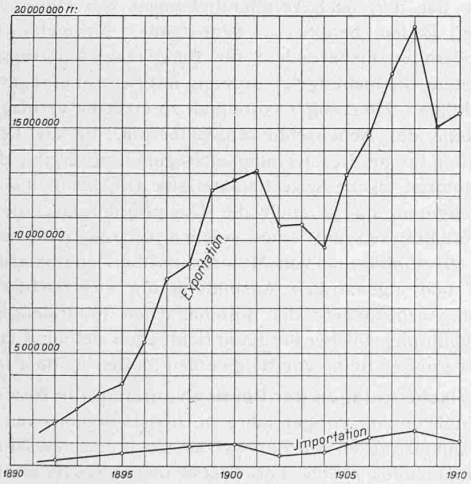

Abb. 9. Aussenhandel der Schweiz an dynamo-elektrischen Maschinen und Transformatoren.

Fabriken und Eisenbahnen aus demselben Grunde nicht berücksichtigt sind. In Abbildung 9 ist der schweizerische Aussenhandel in elektrischen Maschinen dargestellt; es ist bemerkenswert, dass die Einfuhr neben der Ausfuhr nur eine untergeordnete Rolle spielt. Bei den bestehenden Zollverhältnissen dürfte auch diese Tatsache dafür angesprochen werden, dass unsere schweizerischen elektrotechnischen Konstruktionsfirmen sich auf dem Weltmarkt eines allgemein guten Rufes erfreuen.

Wir fügen bei, dass wir darauf zählen, diesen Proben aus dem Ausstellungskatalog später auch Mitteilungen über die interessantern, von unsern Ausstellern ausgestellten Maschinen folgen lassen zu können, vielleicht auch einige nähere Angaben über die Installationsarbeiten der Abteilung selbst.

Schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb.

Anlässlich der Behandlung des Geschäftsberichts des Baudepartements der Schweizerischen Bundesbahnen hat in der Ständeratssitzung vom 16. Juni d. J. Ständerat Geel über die Vorarbeiten für den elektrischen Bahnbetrieb der Schweizerischen Bundesbahnen und über den derzeitigen Stand der Arbeiten der Schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb einige Mitteilungen gemacht. Nach dem „Bund" vom 16. Juni bemerkte er diesbezüglich: „Als erste Bahnstrecke, auf der der elektrische Betrieb eingeführt werden soll, ist die Linie Erstfeld-Biasca in Aussicht genommen." Nach der am selben Tage in der „Neuen Zürcher Zeitung" erschienenen Berichterstattung über die betreffende Ständeratssitzung soll Herr Geel gesagt haben: „Was die Elektrifikation der S. B. B. anbetrifft, so ist zu hoffen, dass der auf Ende des Jahres in Aussicht gestellte Bericht der Studienkommission dann vom Departements-Chef bald geprüft und begutachtet werden kann."

Infolge dieser offenbar unvollständigen Meldungen der Tagespresse haben wir uns einerseits an die Schweizerische Bundeskanzlei um Auskunft über die genauen Mitteilungen des Herrn Geel und anderseits an das Generalsekretariat der Schweizerischen Studienkommission um Auskunft über deren Projektbearbeitung gewandt. Von der Bundeskanzlei erhielten wir die Auskunft, dass das Protokoll der Ständeratssitzung vom 16. Juni 1911, das die Beratung des Geschäftsberichtes des Baudepartements der S. B. B. enthält, keine Bemerkungen über die Elektrifizierung der Gotthardbahn oder über die Arbeiten der Schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb aufweise.

Vom Generalsekretariat der Schweizerischen Studienkommission wurde uns mitgeteilt, dass die Arbeiten dieser Kommission in Bezug auf die Elektrifizierung der Gotthardbahn seit dem 16. Mai d. J., an welchem Tage die Plenarversammlung die ausgearbeiteten Projekte der Subkommissionen III und IV einstimmig genehmigt hat, abgeschlossen seien. Anderseits hat die Studienkommission auch eine Projektbearbeitung für den elektrischen Betrieb des S. B. B.-Kreises II übernommen, die sie im Laufe dieses Jahres ebenfalls zum Abschluss bringen wird. Die in Bezug auf den elektrischen Betrieb der Gotthardlinie durchgeführten Projekte sind in der Hauptsache von der Subkommission IV ausgearbeitet worden, während seitens der Subkommission III, bezw. einzelner Mitarbeiter derselben, die für die elektrische Traktion benötigten Kraftwerke einer besondern Untersuchung unterworfen wurden. Ein erstes Projekt für den elektrischen Betrieb der Gotthardbahn wurde unter Zugrundelegung eines zukünftigen gesteigerten Verkehrs und in ihrer Wirkung gesteigerter Fahrdienstnormen gegenüber dem heutigen Betrieb von Ingenieur *L. Thormann* bearbeitet, wobei gleichzeitig die wirtschaftliche Eignung verschiedener elektrischer Betriebssysteme (Gleichstrom, Einphasenstrom mit 15 und mit 25 Perioden und Drehstrom mit 15 und 50 Perioden) in wirtschaftlicher Hinsicht verglichen wurden. Aus diesen Untersuchungen ging die Ueberlegenheit des Einphasensystem mit 15 Perioden hervor, für welches System nun, seitens des Mitarbeiters Dr. *W. Kummer* ein endgültiges Betriebsprojekt für einen zukünftigen gesteigerten Verkehr mit ebenfalls gesteigerten Fahrdienstnormen ausgearbeitet wurde; für dieses wurden seitens der Bahnorgane ein verkehrstechnisch durchgearbeiteter Fahrplan, und seitens der Subkommission III genaue Kraftwerksprojekte beigebracht. Ein drittes Elektrifizierungsprojekt der Gotthardbahn, das unter Mitwirkung der Bahnverwaltung und der Subkommission III ebenfalls von Dr. W. Kummer vorgelegt wurde, behandelt ausschliesslich die Kostenvergleichung der dem heutigen Betrieb angepassten elektrischen Traktion mit der Dampftraktion.

Ueber die erwähnten drei Gotthardprojekte der Studienkommission wird deren Generalsekretariat in kürzester Zeit eine ausführliche Mitteilung (Nr. 4 der Mitteilungen der Schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb) im Druck erscheinen lassen.

Miscellanea.

Internationale Industrie- und Gewerbe-Ausstellung in Turin 1911. *Bemerkungen eines Besuchers.* Ohne späteren Spezialberichten über diese Ausstellung vorgreifen zu wollen, möchten wir Fachleute schon jetzt auf besonders interessante Objekte aufmerksam