

# Ein elektrisches Berghaus

Autor(en): **Schett, H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Wasser- und Energiewirtschaft : Zeitschrift für Wasserrecht, Wasserbau, Wasserkraftnutzung, Energiewirtschaft und Binnenschifffahrt**

Band (Jahr): **24 (1932)**

Heft (8): **Schweizer Elektro-Rundschau**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-922535>

## **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.

# SCHWEIZER ELEKTRO-RUNDSCHAU

BEILAGE ZUR «SCHWEIZER WASSER- UND ENERGIEWIRTSCHAFT» NO. 8, 1932

HERAUSGEGEBEN VON A. BURRI UND A. HÄRRY • REDAKTION: GUTENBERGSTRASSE 6, ZÜRICH 2

## EIN ELEKTRISCHES BERGHAUS

Von Hs. Schett, Klosters

Die «Schweizer Elektro-Rundschau» Nr. 4 enthielt eine kurze Beschreibung über ein elektrisches Haus auf der Alp (Chalet in Braunwald). Als weiteres Beispiel für die Verwertung der Elektrizität im Hochgebirge sei im nachfolgenden das «Berghaus Vereina» bei Klosters erwähnt (Abb. 53).

Das Berghaus Vereina wurde im Jahre 1930 im Vereinatal in rd. 2000 m ü. M. erstellt. Es liegt an der Gabelung des Vereinatals ins Vernelatal, ins Süser Täli und ins Jörital mit Uebergang über den Jöriflesspass ins Engadin und über die Jöri-flüelafurgga ins Flüelatal. Das Berghaus ist ein sehr geräumiger, massiver Bau und *vollständig elektrifiziert*. Im Kellergeschoss befinden sich Winterräume, eine Waschküche mit Bad und ein Stall. Im Erdgeschoss sind untergebracht ein grosser Restaurationsraum mit anschliessendem Arvenstübchen, die Küche mit anschliessender Vorratskammer und das Hüttenwartzimmer. Das Obergeschoss enthält sechs Doppel- und ein Einerschlafzimmer, einen Waschraum und ein Heulager, der Dachstock Pritschenlager für 40 bis 50 Personen, sowie weitere Schlafzimmer.

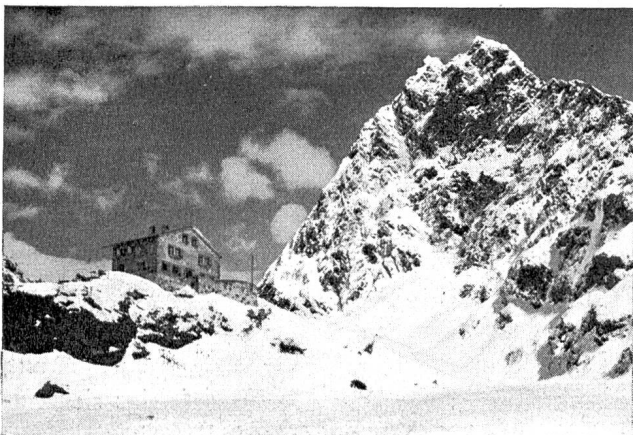


Abb. 53 Berghaus Vereina mit «Unghürhorn»

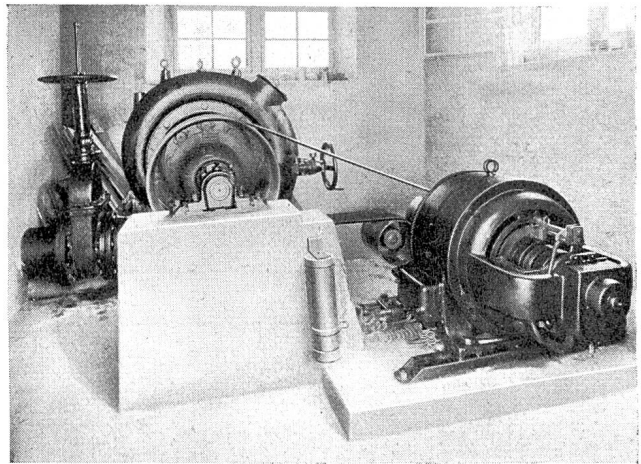


Abb. 54 Inneres des Maschinenhäuschens

Die elektrische Energie für die Versorgung des Hauses wird in einem etwa 150 m vom Haus entfernten kleinen Werk am Vernelabach erzeugt. Von einer kleinen Stauanlage mit 80 m<sup>3</sup> Fassungsvermögen führt die Rohrleitung von 40 cm Durchmesser und einer Länge von 70 m ins Maschinenhäuschen (Abb. 54), in dem eine 25 HP Francis-turbine mit Ueberkompounddynamo untergebracht ist. Das Gefälle beträgt 14 m, das mit 175 Minutenliter Wasser ausgenützt wird. Die Uebertragung der elektrischen Energie nach dem Berghaus erfolgt mittelst Bleikabel 3×25 mm<sup>2</sup>; die Energie wird direkt auf ein Verteiltableau geführt, das mit Volt-Ampèremeter, Regulierwiderstand und den nötigen Sicherungen und Schalterin ausgerüstet ist. Von dieser Verteilstelle aus werden gespeist: 40 Brennstellen, die komplette elektrische Heizung sämtlicher Räume des Hauses, 1 elektrischer Kochherd zu 4 Kochplatten und Bratofen, sowie ein 200 Liter Heisswasserspeicher, der zugleich der Waschküche und dem Bad dient. Sämtliche Verbrauchsstellen sowie die Heizung werden von einer zentralen Schaltstelle aus bedient.

Das Berghaus Vereina darf mit Recht als eines

der schönsten und best eingerichteten Touristenhäuser unserer Alpen angesehen werden. Wenn man bedenkt, wie kühl und sogar kalt es morgens und abends in dieser Höhenlage zuweilen auch im Sommer ist und wie oft der Wanderer von den Unbilden der Witterung überrascht wird, so weiss man die stetsfort betriebsbereite elektrische Heizung aller

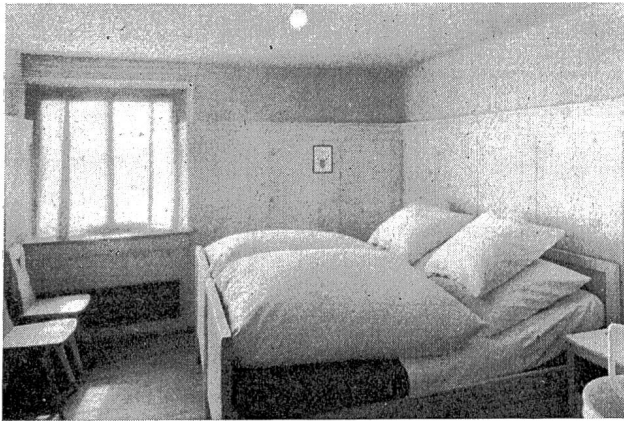


Abb. 55 Elektrisch beheiztes Schlafzimmer im Berghaus Vereina

Aufenthaltsräume sehr zu schätzen. Vorzügliche Dienste leistet ferner der elektrische Kochherd. Dank dieser Einrichtungen ist das Berghaus in der Lage, einen erheblichen Stossbetrieb reibungslos zu bewältigen. Die Vollelektrifizierung des Berghauses Vereina ist eine in allen Teilen gelungene und glückliche Lösung.

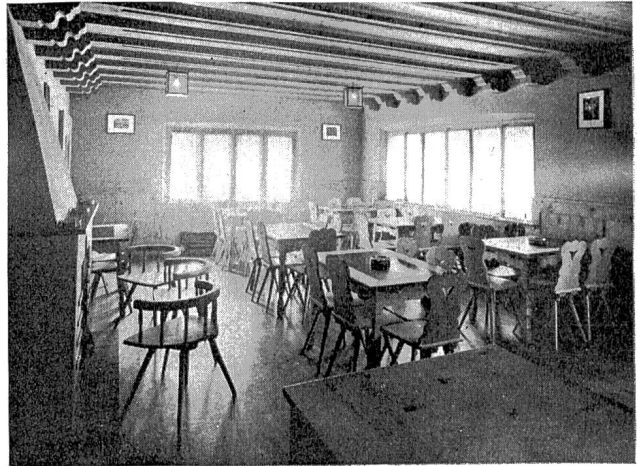


Abb. 55 Restaurant im Berghaus Vereina (unter dem Fenster elektrischer Heizkörper)

## DAS ELEKTROFAHRZEUG

Der Gedanke der Verwendung von Akkumulatoren zum Antrieb von Strassenfahrzeugen liegt etwa 30 Jahre zurück. Seither hat die Verwendung von Benzinautomobilen zum Lasttransport einen gewaltigen Aufschwung genommen, während das Elektrofahrzeug nur in bescheidenem Masse an dieser Entwicklung teilnahm. Erst in den letzten Jahren hat der *Elektrokarren* zum Transport von Gütern innerhalb eines begrenzten Umkreises auch in der Schweiz Eingang gefunden und verschiedene schweizerische Firmen bauen mit Erfolg solche Fahrzeuge. Dagegen blieb der Elektrolastwagen und Lieferungswagen in der Entwicklung gegenüber anderen Ländern stark zurück. Es scheint, dass sich in dieser Beziehung ein Umschwung zugunsten des Elektrofahrzeuges anbahnt. Das Automobil ist nicht mehr der Universalwagen, man hat es spezialisiert und es gibt heute viele Autos, die nur im Hauslieferungsdienst, bzw. nur in Stadt und Umgebung verwendet werden. Hier kann nun das Elektrofahrzeug einsetzen.

Der Elektrolastwagen ist heute in Aussehen und Bauart ein ganz modernes Fahrzeug mit Luftbereifung und allen modernen Eigenschaften. Der Fahrbereich beträgt 60 bis 90 km und die Geschwindigkeit 20 bis 30 km/h. Derartige Wagen werden

für 1,5 bis 5,0 t Tragfähigkeit gebaut. Sie kommen also für mittlere Entfernungen und Lasten in Frage und sind besonders da vorteilhaft, wo viel angehalten und wieder angefahren werden muss. Die Lebensdauer der Elektrowagen ist sehr gross. So berichtet die American Railway Express Co., die 1528 elektrische Fahrzeuge beschäftigt, dass 80 Stück von diesen mit 7 t Tragfähigkeit bereits 17 Jahre im Betrieb sind und weitere 120 seit 12 Jahren. Die Unterhaltskosten der elektrischen Fahrzeuge sind wesentlich geringer als die der Benzinkraftwagen.

Im Gegensatz zu anderen Ländern ist in der Schweiz der Elektrolastwagen noch wenig verbreitet. Noch vor kurzem hat beispielsweise eine grosse Milchlieferungsgesellschaft in Zürich Pferdefuhrwerke durch Benzinautos ersetzen lassen, während doch gerade für die Milchverteilung mit ihrem fortwährenden Anhalten und Anfahren der Fahrzeuge und aus hygienischen Gründen das Elektrofahrzeug allein am Platze war.

Es ist zu wünschen, dass man nun auch in der Schweiz dem Elektrofahrzeug diejenige Beachtung schenkt, die es verdient. Das rechtfertigt sich namentlich auch im Hinblick auf die *reichlich vorhandene und im Preis angemessene Ladeenergie*.