

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **51/52 (1908)**

Heft 15

PDF erstellt am: **19.09.2024**

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>

INHALT: Die elektr. Traction mit Einphasenwechselstrom auf der S. B. B.-Linie Seebach-Wettingen. — Wettbewerb für die Universitätsbauten in Zürich. — Die technischen Abteilungen des eidgen. Departements des Innern. — Ingenieur und Architekt. — Miscellanea: Monatsausweis über die Arbeiten im Rickentunnel. Dampfkranwagen der französischen Orléansbahn. Neubau des Kaufmännischen Vereins in Frankfurt a. M. Zweite Neckar-

brücke in Mannheim. Bauausstellung Stuttgart 1908. Königl. Verkehrs- und Baumuseum in Berlin. Kunstgewerbeschule in Düsseldorf. Hotelneubau in Wien. Neue evangelische Kirche in Oerlikon bei Zürich. Band deutscher Architekten. — Konkurrenzen: Architektonische Gestaltung der Hochbauten am neuen Bahnhofplatz in St. Gallen. — Literatur: Literarische Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: G. e. P.: Stellenvermittlung.

Bd. 51.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.

Nr. 15.

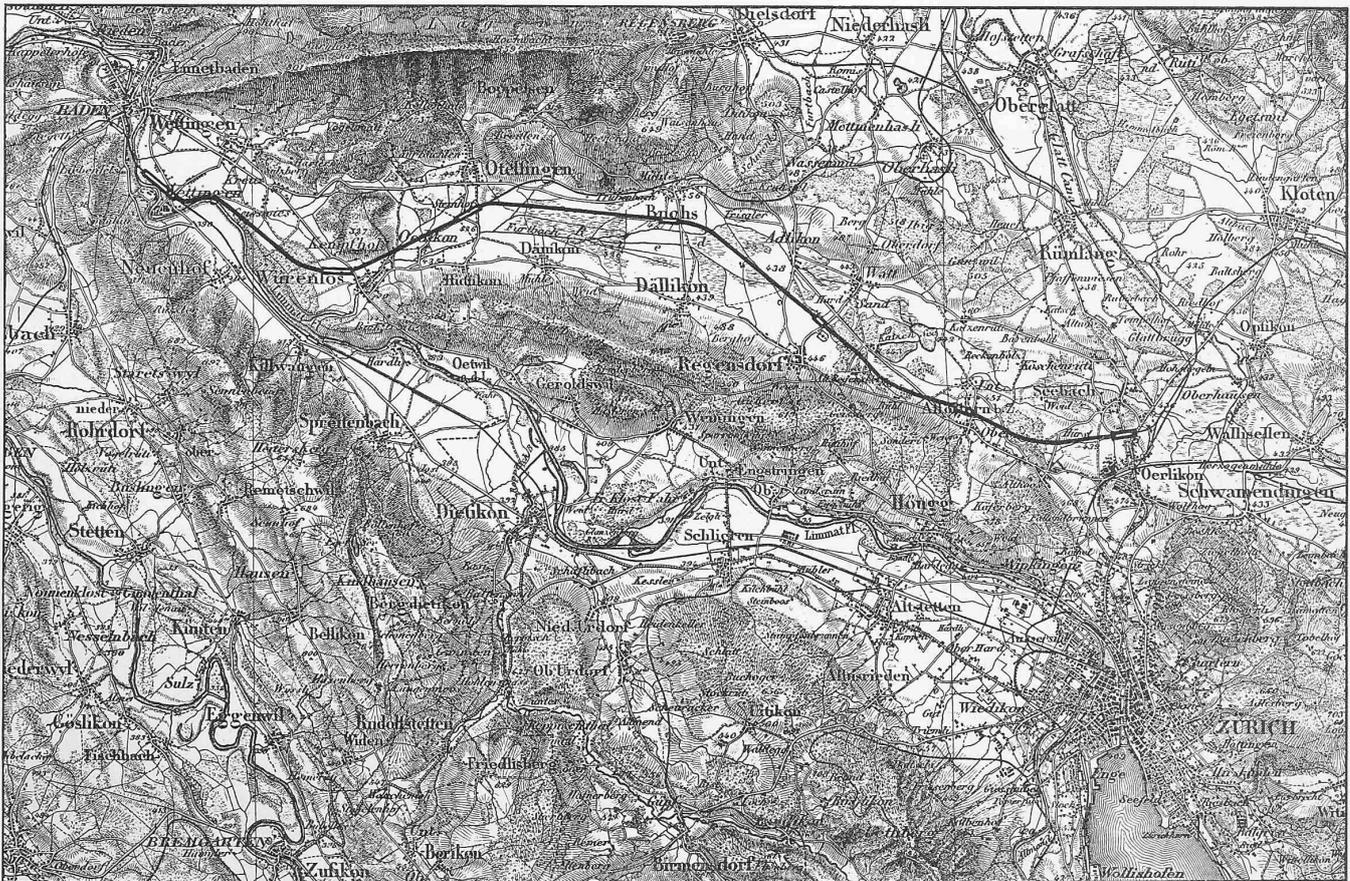
Die elektrische Traction mit Einphasenwechselstrom auf der S. B. B.-Linie Seebach-Wettingen.

Von Ingenieur Hugo Studer in Zürich.

Nachdem die Leitungsanlage und die Kraft- bzw. Umformerstation mit Wechselstrompufferung für die elektrische Traction der Linie Seebach-Wettingen fertig ausgebaut und die Betriebsperiode, d. h. die Führung der S. B. B.-Züge auf dieser Strecke mit dem 1. Dezember 1907 begonnen hat, dürfte den Interessenten eine kurze zu-

Verwendung einpoliger Fahrleitungen mit hochgespanntem (z. B. 15000 Volt) Wechselstrom geschehen könne.

Die Maschinenfabrik Oerlikon hat die praktische Durchführung dieses Problems bereits im Jahre 1901 an die Hand genommen. Gestützt darauf machte sie am 25. Februar 1902 den Schweiz. Bundesbahnen den Vorschlag der Elektrifizierung der S. B. B.-Linie Seebach-Wettingen in eigenen Kosten und auf eigene Gefahr. Diesem Vorschlag wurde bereits am 31. Mai 1902 die grundsätzliche Zustimmung des Verwaltungsrates der S. B. B. erteilt, worauf die Maschinenfabrik Oerlikon die Ausarbeitung der Vorlagen über die Fahrleitung, Rutenleitung und die Um-



Mit Bewilligung der eidgen. Landestopographie.

Atzung von Meisenbach, Riffarth & Cie. in München.

Abb. 1. Lageplan der S. B. B.-Linie Seebach-Wettingen. — Masstab 1:125000.

sammenfassende Veröffentlichung über die ganze Anlage: Allgemeines und Baudaten, Beschreibung der Kraft- bzw. Umformerstation, Leitungsanlage, Lokomotiven, Betriebsleistungen u. a. m. wohl erwünscht sein

I. Allgemeines und Baudaten.

Wir verweisen vorerst auf den Vortrag des Herrn Direktor E. Huber im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein vom 27. Februar 1902 (Schweiz. Bauztg., Bd. XXXIX, Nr. 10, 11 und 12), in welchem derselbe dargetan hat, dass die elektrische Traction, wenn sie Aussicht auf allgemeine Anwendung im Vollbahnbetrieb haben wolle, wenigstens die Leistungen der Dampfbahnen erfüllen müsse und dass dies bei Bahnen von nur einiger Ausdehnung und bei Bergbahnen, wie z. B. der G.-B., insbesondere nur durch

formerlokomotive an die Hand nahm, die sie bereits am 28. November 1902 der Generaldirektion der S. B. B. einreichen konnte. Die Genehmigung der Vorlage erfolgte am 14. März 1904 und die Erledigung der zu derselben gemachten Vorbehalte am 9. Mai gleichen Jahres.

Unterdessen wurde von der Maschinenfabrik Oerlikon die Rutenleitung längs dem Verbindungsgeleise ihres Fabrikareals mit der Station Seebach (rund 700 m) fertig erstellt und auf dieser Strecke die Fahrversuche mit der Umformer-Lokomotive begonnen, was nicht wenig dazu beigetragen haben dürfte, die grossen Bedenken gegen die Bewilligung einer allen bestehenden Vorschriften direkt widersprechenden, unmittelbar längs des Bahngeleises verlaufenden Hochspannungsleitung von 15000 Volt zu zerstreuen.