

**Zeitschrift:** Bulletin des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins  
**Herausgeber:** Schweizerischer Elektrotechnischer Verein ; Verband Schweizerischer Elektrizitätswerke  
**Band:** 57 (1966)  
**Heft:** 2  
  
**Rubrik:** Mitteilungen SEV

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 16.03.2025

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

Automobilisten erwarten dürfen. Unsere Behörden werden, wenn nicht heute so doch bald, aus einer Zwangslage heraus eingreifen müssen. Ansätze dazu sind bereits vorhanden. Wir alle sind uns darüber im klaren, dass die Strassen als Transportweg an Wert verlieren, wenn der Verkehrsfluss infolge zu grosser Fahrzeugdichte zusammenbricht. Sinnlos, unnötig und wirtschaftlich betrachtet unrentabel werden Autos benützt und behindern den Nutzfahrzeugverkehr, dieser letztere im weitesten Sinne aufgefasst. Die finanzielle Beanspruchung des Bundes, der Kantone und der Gemeinden für den Ausbau des Strassenverkehrsnetzes ist so gross, dass dagegen der Ausbau von bequemen, rascheren und billigeren öffentlichen Massentransportmitteln, die überdies mit viel kleineren Unfallquoten behaftet sind, unverantwortlich verzögert und hinausgeschoben wird. Ich glaube, man darf das hier einmal sagen. Nach dem Beispiel von Japan dringt auch in den USA diese Erkenntnis durch, und es wurden im Senat bereits entsprechende Forderungen aufgestellt. Der Bundesregierung wurde vorgerechnet, dass sie im Haushaltsjahr 1964 3,6 Milliarden Dollars für Autostrassen, aber nur 65 Millionen Dollars für die Förderung von Massentransportmitteln ausgegeben hat.

**R. Walthert**, Direktor der Schweiz. Beratungsstelle für Unfallverhütung, Bern: Eine Bemerkung zu den Ausführungen von Dr. Burckhardt. Er hat gesagt, wenn ich ihn richtig verstanden

habe, dass es wichtiger sei, dass der Fussgänger das Fahrzeug sehe, als dass der Fahrzeugführer den Fussgänger sehe. Das möchte ich nicht unterschreiben, und ich möchte mir erlauben, Herrn Gerichtspräsident *Burckhardt* folgende Frage zu stellen: Nehmen wir an, dass sich nachts ein Unfall ereignet, dass ein Fahrer einen Fussgänger – sagen wir auf einem Fussgängerstreifen – überfährt, und nehmen wir an, dass man ihm wie auch dem Motorfahrzeugführer nach dem Unfall folgende Frage stellen kann: dem Fussgänger: «Haben Sie das Fahrzeug gesehen?» Er wird sagen: «Nein». Dem Fahrzeugführer: «Haben Sie den Fussgänger gesehen?» Nehmen wir an, dass er antwortet: «Nein» oder vielleicht «zu spät». Nun die Frage: Wie wird der Fall von Herrn Gerichtspräsident Dr. *Burckhardt* beurteilt? Ich glaube, auf Grund der konstanten Bundesgerichtspraxis vorzunehmen zu dürfen, dass doch in den meisten dieser Fälle die Hauptschuld dem Fahrzeugführer zugeschoben wird, weil er angeblich seine Fahrweise den gegebenen Verhältnissen nicht angepasst hat.

Der Schwerpunkt der heutigen Diskussionsversammlung liegt ja gerade darin, die Sicherheit des Fussgängers im nächtlichen Strassenverkehr nach Möglichkeit zu heben. Wir möchten ihm einen grösstmöglichen Schutz gewähren. Es liegt somit meines Erachtens im Interesse des Fussgängers, dass er vom Fahrer rechtzeitig gesehen wird. Das Maximum an Sicherheit erreichen wir natürlich, wenn sich beide Verkehrsteilnehmer auf möglichst grosse Distanz wahrnehmen.

## Technische Mitteilungen — Communications de nature technique

### Moderne Fernwärmeversorgung

697.34

[Nach *H.-P. Winkens*: Die Fernwärmeversorgung von Mannheim. Praktische Energiekunde 13(1965)4, S. 79...88]

Die Fernwärmeversorgung, die es dem Verbraucher erlaubt, auf einen eigenen Energiewandler zu verzichten, gewinnt zunehmend an Bedeutung. Kleinere Heiz- und Heizkraftwerke der Industrie können nicht so wirtschaftlich arbeiten wie ein grosses Heizkraftwerk, das auch hinsichtlich Reinhaltung der Atmosphäre vorzuziehen ist. Ähnliches gilt für die Zentralheizung von Wohnungen, doch dürfen verständlicherweise die Mehraufwendungen für die Wärmeverteilung die Kosteneinsparungen nicht übersteigen. Voraussetzung für die Fernbeheizung sind daher dicht besiedelte Gebiete mit grossem Wärmebedarf.

Auch in Mannheim wird die Fernwärmeversorgung nach einheitlichen Plänen der beteiligten Kraftwerke ständig weiter ausgebaut. Die Stadtheizung und Dampfversorgung von Industriebetrieben im Süden erfolgt durch ein Grosskraftwerk. Für einen neu zu errichtenden Stadtteil im Nordosten, dessen Anschlussleitung an das Stadtheiznetz über eine zu weite unbebaute Strecke ohne Abnehmer ginge und daher unwirtschaftlich wäre, ist ein Blockheizwerk geplant, das nur der Beheizung und nicht der Erzeugung elektrischer Energie dient. Ein späterer Ausbau zu einem Heizkraftwerk ist möglich.

Im Nordwesten der Stadt entsteht ein Doppelheizkraftwerk, das die benachbarten und sich neu ansiedelnden Industrien mit Dampf versorgen und in das Stadtheiznetz einspeisen wird. Vorgesehen ist ein Heizkraftwerkteil mit ölgefeuerten Kesseln, dessen erste Ausbaustufe den Betrieb bereits aufgenommen hat, und eine Anlage, in der der gesamte Industrie- und Haushaltsmüll der Stadt verbrannt wird. Die entstehende Wärme dient der Erzeugung von elektrischer Energie und Dampf. Um stets die für die Energieerzeugung optimalen Dampfdaten erreichen zu können, ist eine kombinierte Verbrennung von Müll und Öl in den Kesseln der Müllverbrennungsanlage notwendig. Die Schlacke wird bis auf weiteres zur Auffüllung eines nahen Baggerloches verwendet.

*K. Winkler*

### Leistungen der Energiewirtschaft in der Sowjetunion

[Nach Angaben in «Energetik» 13(1965)10 620.9(47)

Die mittlere jährliche Zunahme der Energieproduktion während des Siebenjahresplanes betrug 11,5%. Im ersten Halbjahr

Fortsetzung auf Seite 87

74 (A 59)

1965 wurden 246 TWh erzeugt. Die Produktionszunahme im Vergleich zur gleichen Periode des Vorjahres betrug 11%.

Im ersten Halbjahr wurden in der UdSSR hergestellt: Turbinen mit einer Gesamtleistung von 7,3 GW, Generatoren zu Turbinen für insgesamt 6,5 GW, Wechselspannungs-Motoren für insgesamt 14,7 MW. Auf Ende 1965 werden 53 Gruppen zu 150 MW, 46 Gruppen zu 200 MW und 13 Gruppen zu 300 MW in Betrieb sein. In der beginnenden Fünfjahresplan-Periode soll die Zahl der 300-MW-Gruppen auf 110 gebracht werden.

Im Kraftwerk Smijew erreichte der Ausnutzungskoeffizient der installierten Leistung bei den 200-MW-Gruppen 84%, während der spezifische Brennstoffverbrauch 348 g/kWh betrug.

### Bemerkung des Referenten

Im Jahre 1965 geht der Siebenjahresplan zu Ende. Der Wirtschaftsplan für 1959...1965 sah eine Energieerzeugung von 500...520 TWh im Jahre 1965 vor. Im Generatorenbau war die Entwicklung von Einheiten 300...500 MW vorgesehen.

[Vgl. *N. I. Borissenko*: Über die Aufgaben der elektrotechnischen Industrie, Elektritschestwo –(1960)1, S. 1...5; Bericht im Bull. SEV 51(1960)16, S. 783.]

*G. v. Boletzky*

### Normalisation internationale dans le domaine de l'instrumentation nucléaire

389.6 : 539.1.07/.08

[D'après *J. Auzouy*: International Standardization in Nuclear Instrumentation, Bulletin ISI 17(1965)5, p. 187...188 et 196]

La structure détaillée du Comité d'Etudes 45 de la CEI ainsi que les buts visés par cet organisme de normalisation internationale dans le domaine de l'instrumentation nucléaire sont décrits dans cet article.

En moins de trois ans, le CE 45 a publié la Publication 181 de la CEI: An Index of Electrical Measuring Instruments Used in Connection with Ionizing Radiation, qui contient un tableau synoptique d'environ 200 définitions et désignations d'instruments. Deux autres rapports décrivant l'un les principes de l'instrument des réacteurs et l'autre les instruments électroniques pour la sécurité et le contrôle des réacteurs sont en voie de finition.

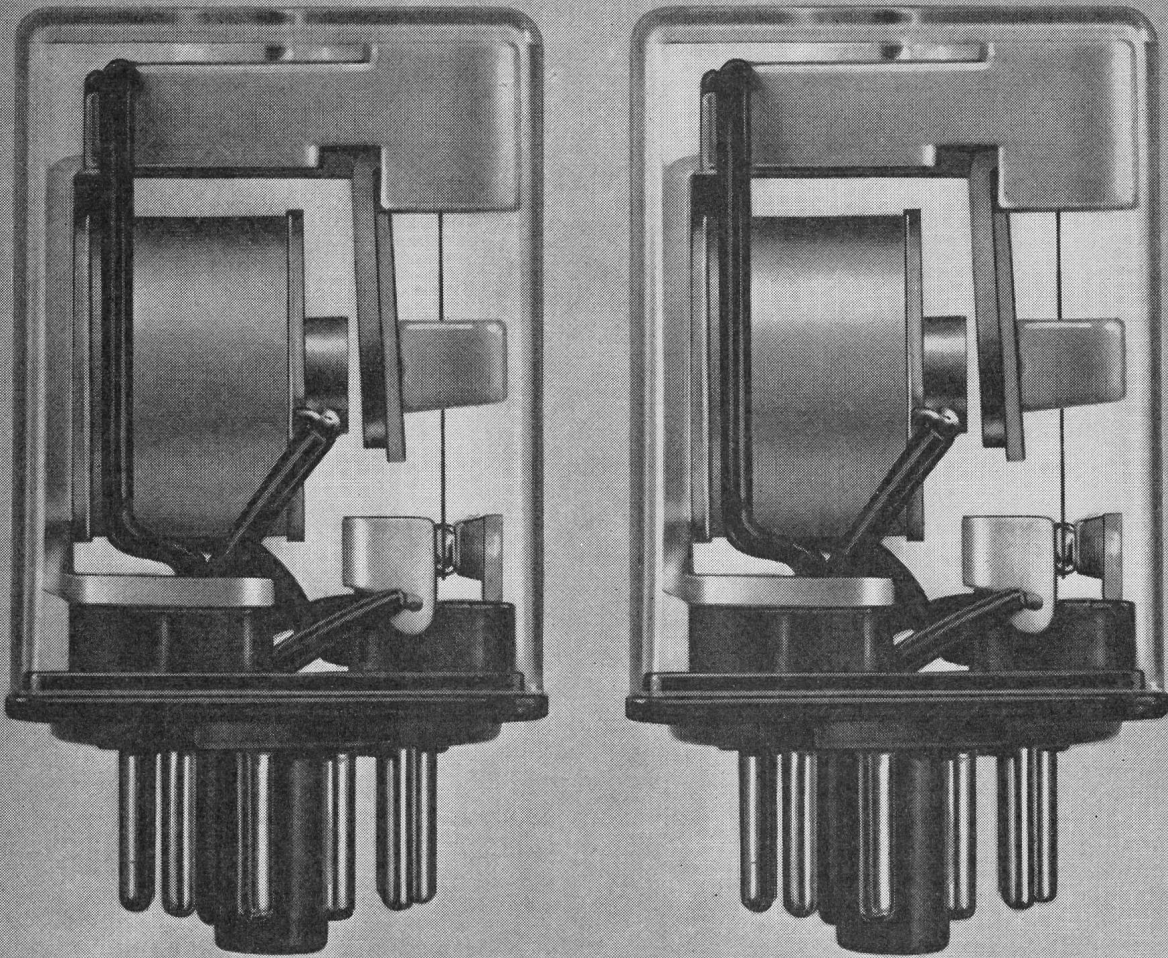
*A. Colomb*

Suite à page 87

Bull. SEV 57(1966)2, 22. Januar

Steckrelais **RM 22** mit geringem Platzbedarf. Genormter Stecksockel für 8 oder 11 Anschlüsse. Kontaktsystem bestehend aus max. 3 Wechslern, mit massiven Silbertastkontakten und feststehenden Anschlussklemmen. Durchsichtige Plastikhaube dient als Staubschutz.

Das Steckrelais **RM 22** ist ein typisches Industrie-Schaltrelais für Gleich- oder Wechselstromerregung. Seine besonderen Eigenschaften und Vorteile stempeln es zu einem äusserst wertvollen Bauelement in automatischen Steuer- und Regelanlagen, wie auch im modernen Schaltgerätebau.



# Steckrelais

Hohe mechanische Lebensdauer.  
Robuste Bauart. Grosse Betriebssicherheit. Leichte Auswechselbarkeit. Grosse Schaltleistung.



**Ghielmetti** Aktiengesellschaft  
Fabrik elektrischer Schaltapparate  
4500 Solothurn/Schweiz  
Tel. 065/24341 - Telex 34176

# OSRAM

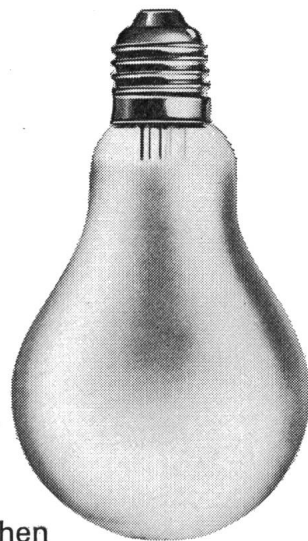
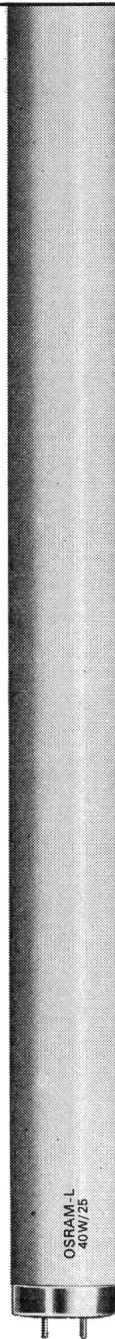
8022 Zürich 051 327280



Seit über 50 Jahren forscht OSRAM für bessere Lichtquellen. Und damit auch für eine bessere Lösung Ihrer lichttechnischen Probleme.

OSRAM fabriziert: Normallampen, Fluoreszenzlampen, Entladungslampen (Quecksilberdampf-Hochdrucklampen, Natriumdampflampen, Mischlichtlampen), Xenon-Lampen, Speziallampen für Fotografie und Projektion, Speziallampen für Fahrzeuge, Speziallampen für wissenschaftliche Zwecke, Infrarot- und Ultraviolettstrahler.

OSRAM Lampen geben gutes Licht, und sie geben es lange.



Klarer sehen, auf OSRAM bestehen