

**Zeitschrift:** Bulletin des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins, des Verbandes Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen = Bulletin de l'Association suisse des électriciens, de l'Association des entreprises électriques suisses

**Herausgeber:** Schweizerischer Elektrotechnischer Verein ; Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen

**Band:** 66 (1975)

**Heft:** 12

**Rubrik:** Mitteilungen = Communications

### **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:** 19.03.2025

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

## Mitteilungen – Communications

Sofern nicht anderweitig gezeichnet, erscheinen die Mitteilungen dieser Rubrik ohne Gewähr der Redaktion.  
Sauf indication contraire, les articles paraissent sous cette rubrique, n'engagent pas la rédaction.

### Persönliches und Firmen – Personnes et firmes

**Adolf Feller AG, Horgen, und AG Gottfried Maag, Zürich.** Im Sinne einer Rationalisierung und Förderung der technischen Entwicklung wurde das Fabrikationsprogramm für Telefoninstallationsmaterial der AG Gottfried Maag, Frauenfeld, ab 2. Juni 1975 von der Adolf Feller AG, Horgen, übernommen.

**Wasserwerke Zug AG, Zug.** Am 30. April 1975 trat Direktor R. Stotzer, Mitglied des SEV seit 1942, altershalber in den Ruhestand. Zu seinem Nachfolger wählte der Verwaltungsrat den bisherigen Direktor der Technischen Betriebe Gossau (SG), A. Gasser, Mitglied des SEV seit 1950.

**Neuer Generalsekretär des STV.** An der kürzlich in Zürich durchgeführten Delegiertenversammlung des Schweizerischen Technischen Verbandes (STV) wurde H. A. Hafner, lic. oec. publ., zum neuen Generalsekretär gewählt. Der Gewählte hat als Rektor die Handelsschule der Akademikergemeinschaft geleitet und später eine leitende Funktion bei einer bedeutenden Industrieunternehmung ausgeübt.

**Neuer Hauptsitz von Sperry Univac.** In Zürich wurde am 29. April 1975 der neue Hauptsitz der *Sperry Univac Schweiz* eröffnet, in welchem alle zentralen Dienstleistungsabteilungen auf rund 20 000 m<sup>2</sup> Nutzfläche zusammengefasst sind. In den grosszügig gestalteten Räumen befinden sich sowohl Verwaltung und Marketing als auch technische Betriebsstätten, Schulungsräume und Rechenzentren.

Im Rechenzentrum Univac 1110 werden Arbeiten für eine grosse Zahl von Unternehmen ausgeführt. Allein 40 Firmen aus der ganzen Schweiz verfügen über Installationen zur Datenfernverarbeitung und sind über Telefonleitungen an die Rechenanlage angeschlossen. In diesem Zentrum werden auch laufend Applikationen entwickelt und weiter bearbeitet. Zwei Drittel aller Anwendungen stammen aus technisch-wissenschaftlichen Gebieten, ein Drittel befasst sich mit kommerziellen Aufgaben. Die mittlere Computeranlage Univac 90/30 steht den Kunden für Demonstrationen und zum Austesten von Programmen zur Verfügung.



In seiner Ansprache zur Eröffnung betonte Regierungsrat Dr. H. Künzi, Volkswirtschaftsdirektor des Kantons Zürich, dass der Computer die Wirtschaft, Verwaltung und Wissenschaft tiefgreifend beeinflusst, dass durch den Computereinsatz aber in den wenigsten Fällen Arbeitskräfte direkt freigestellt werden. Die rasche Entwicklung verlangt jedoch vom Arbeitnehmer vermehrte Mobilität sowie dauernde Lernfähigkeit und einen steten Lernwillen.  
*H. P. Eggenberger*

### Kurzberichte – Nouvelles brèves

**Neues Stellwerk für Köln Hbf.** Der Kölner Hauptbahnhof, das wichtigste Eisenbahn-Verkehrskreuz im Westen der Bundesrepublik Deutschland, hat ein neues Zentralstellwerk erhalten. Es löste das im Jahr 1951 gebaute Gleisbildstellwerk ab.

**Inkraftsetzung der ersten allgemeinen schweizerischen Signalordnung für Eisenbahnen am 1. April 1875.** Die ersten Eisenbahnen benötigten noch keine Signale, da die Züge nur mit geringen Geschwindigkeiten verkehrten und sich zudem meist nur ein Zug auf einem Streckenabschnitt befand. Doch die bald gesteigerten Geschwindigkeiten und die zunehmende Zugsdichte verlangten nach Sicherungssystemen. So kamen um die 1830er Jahre in England erste Signale zur Anwendung, die aus Winkzeichen und Rufhorntönen bestanden. Schon früh dienten der Befehlsübermittlung auch Farben, die tagsüber mit Flaggen, nachts mit farbig abgeblendeten Laternen in Erscheinung traten. Die Bedeutung dieser Farben war aber nicht überall und immer dieselbe. So signalisierte 1840 die Berlin-Potsdamer-Eisenbahn mit «Rot» freie Fahrt, während dem Zug mit einer blauen Flagge «Halt» geboten wurde. Im einzigen erhalten gebliebenen Sammelbändchen von Dienstvorschriften der Schweizerischen Nordbahn von 1847 ist im Abschnitt über die Signalordnung nachzulesen, dass der Bahnwärter nachts die freie Bahn durch ein weisses Licht zu melden hat. Grünes Licht bewirkt eine Verlangsamung der Fahrt und das Schwingen der rot abgeblendeten Handlaterne bringt den Zug zum Halten. Im Eisenbahngesetz von 1852 wurden zwar Signalordnungen vorgeschrieben, sie waren aber noch von Gesellschaft zu Gesellschaft verschieden. Ein erster Versuch 1864 im helvetischen Eisenbahnsignal-Wirrwarr Ordnung zu schaffen, scheiterte am Widerstand der damaligen Nordostbahn. Erst 1874 erschien die erste für sämtliche Schweizerbahnen verbindliche Signaltafel und am 1. April 1875 – also vor 100 Jahren – wurde die zugehörige allgemeine Signalordnung in Kraft gesetzt. Seither ist sie ständig an die neuen Anforderungen angepasst und längst zu einem unentbehrlichen Bestandteil der Betriebssicherheit unserer Bahnen geworden.

**Technorama der Schweiz.** Die Stiftung Technorama der Schweiz berichtet über den Stand der Vorarbeiten: Nachdem die Stadt Winterthur und der Kanton Zürich die Beiträge an das Vorhaben beschlossen haben, liegt es beim Bund, durch Bewilligung der noch fehlenden sechs Millionen Franken die Verwirklichung des Technoramas zu ermöglichen. Die auf Verlangen des Departementes des Innern eingeholten Gutachten von massgeblichen Museumsfachleuten aus dem In- und Ausland sind überzeugend, denn das Technorama schliesst eine bedeutende Lücke im Bildungsbereich unseres Landes. Die geographische Lage gegenüber den bestehenden Institutionen Verkehrshaus Luzern und Landesmuseum Zürich wird als sehr zweckmässig bezeichnet.

Neu ins Programm des Technoramas aufgenommen wurde, auf Wunsch des Bundesamtes für Industrie, Gewerbe und Arbeit (BIGA), die Ausstellung «Mensch und Arbeit». Auch soll der Werkmeisterschule des Arbeitgeberverbandes Schweizerischer Metall- und Maschinenindustrieller Platz für ein selbständiges Schulungszentrum eingeräumt werden.

Schon heute entfaltet die Stiftung eine vielseitige Tätigkeit. So wurden im Berichtsjahr 485 historisch wertvolle Objekte neu in die von Experten bereits als sehr bedeutend bezeichnete Samm-



lung aufgenommen. Die von der Stiftung geschaffene Ausstellung über Leonardo da Vinci war in Spreitenbach, Olten, Schaffhausen und Uster zu Gast und erfreute sich regen Besuches. Auch beteiligte sich das Technorama an verschiedenen Anlässen mit Sonderausstellungen, z. B. am Jubiläum des Technikums Winterthur. Die Jugend wurde durch Herausgabe von Modellbauanleitungen zu sinnvoller Freizeitarbeit angeregt; dabei wurden über 3600 Anfragen beantwortet.

Die Rechnung 1974 der Stiftung weist Ausgaben im Betrag von Fr. 340 000.- aus, gegenüber Einnahmen von Fr. 240 000.-. Es wird erwartet, dass sie durch die Defizitgarantien der öffentlichen Hand ausgeglichen werde.

## Verschiedenes – Divers

### 100 Jahre Meterkonvention 1875–1975

Zum Anlass des hundertjährigen Bestehens der sog. Meterkonvention lud das eidgenössische Amt für Mass und Gewicht (AMG) in Wabern zu einer Feier ein, in deren Mittelpunkt ein Referat des Vorstehers des Eidg. Finanz- und Zolldepartements stand. Bundesrat G.-A. Chevallaz würdigte dabei die Verdienste des AMG als Garant der modernen Einheiten für Längen- und Gewichtsmasse und erinnerte an den von den alten Griechen stammenden Grundsatz, dass der Mensch das Mass aller Dinge sein soll. Der Präsident der Eidg. Mass- und Gewichtskommission, Prof. R. Zwicky, umriss anschliessend die vielfältigen Aufgaben des AMG im Rahmen des Bundesgesetzes über Mass und Gewicht und unterstrich die Wichtigkeit der Mitarbeit in den internationalen Organisationen, welche sich mit dem Messwesen befassen. Neue Messgrössen, die Notwendigkeit genauerer Messverfahren, moderne Handelsformen mit neuartigen Techniken der Warenverteilung sowie verstärkte internationale Bestrebungen zur Vereinheitlichung des Messwesens rufen nach einer Neuordnung, welche sich auf nationaler Ebene in einem neuen Bundesgesetz über das Messwesen niederschlagen werden. Der Direktor des AMG, Dr. A. Perlstein, ging auf die Organisation seines Amtes ein und erklärte, dass in unserem Land die zahlreichen Aufgaben auf dem Gebiet des Messwesens mit einem relativ kleinen Stab qualifizierter Mitarbeiter bewältigt werden müssen. Durch Delegation gewisser Arbeiten an die Kantone war es trotz zahlreichen Neuerungen im Messwesen bis heute immer noch

möglich, den vom bereits erwähnten Bundesgesetz gestellten Anforderungen gerecht zu werden.

Auf einem vorzüglich organisierten Rundgang durch die Eichräume und Laboratorien des AMG konnten sich die Teilnehmer von der Zweckmässigkeit und Vielfalt der modernen Präzisionsmesseinrichtungen überzeugen. Besondere Beachtung fanden die sehr genauen Apparaturen zur Überprüfung von Längen- und Gewichtsmassen, die Instrumente zur Messung elektrischer Grössen und die Grosszentrifuge für die Feststellung der Auswirkungen grosser Beschleunigungen auf den menschlichen Körper oder auf Raumflugkörper aller Art. Zahlreiche Demonstrationen lockerten den Rundgang auf und bestärkten die Teilnehmer in der Überzeugung, dass das ebenfalls sein hundertjähriges Bestehen feiernde AMG wohlgerüstet in die Zukunft blicken kann.

A. Christen

**Eröffnung der Heitersberglinie.** Nach rund sechsjähriger Bauzeit ist am 27. Mai 1975 die Heitersberglinie eröffnet worden. Im Rahmen einer eindrucklichen Feier wurde sie von Herrn Bundesrat Ritschard den Schweizerischen Bundesbahnen übergeben. Die neue doppelspurige Linie führt von Killwangen durch den 4920 m langen Heitersbergtunnel nach Lenzburg und Rapperswil. Sie dient einerseits dem Schnellzugsverkehr zwischen Zürich und Olten, unter Umgehung des Engpasses Baden. Andererseits hat sie als Verbindungsweg zwischen Basel und Zürich sowie Zürich und der Zentralschweiz einen beträchtlichen Güterverkehr zu bewältigen, insbesondere nach der für 1981 vorgesehenen Inbetriebnahme des Rangierbahnhofes Limmattal.

Die Heitersberglinie ist fast durchgehend mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h befahrbar. Sie weist maximale Steigungen von 10 ‰ und Minimalradien von 1050 m auf. 24 Brücken mussten erstellt werden; die markantesten Bauwerke sind die 170 m lange Stahlverbundbrücke über die Reuss bei Mellingen und die Überwerfung im «Erlimoos» bei Othmarsingen, wo sich drei Verkehrsträger, nämlich die Heitersberglinie, die Bahnlinie Birrfeld–Henschiken sowie eine Landstrasse im gleichen Schnittpunkt niveaufrei kreuzen. Erwähnenswert ist ferner der schotterlose Gleisoberbau im Heitersbergtunnel.

Die Abkürzung durch den Heitersbergtunnel bedeutet eine Verkürzung der Bahnstrecke Zürich–Olten um 8 km und einen Zeitgewinn der Schnellzüge von 7 Minuten. Der Vorteil mag bescheiden wirken, wenn man bedenkt, dass für den Bau des Tunnels, den Ausbau der Strecke und den Umbau der Bahnhöfe rund 200 Millionen Franken aufgewendet wurden. Die Heitersberglinie ist jedoch ein Bestandteil eines langfristigen Programmes zur Entflechtung der bahnmässigen Hauptverkehrsströme im Mittelland mit dem umfassenden Ziel, das Bahnnetz im Raum Zürich–Olten bedeutend leistungsfähiger, und damit konkurrenzfähiger zu gestalten. Der Fahrplanwechsel am 1. Juni 1975 hat denn auch neben der Fahrzeitverkürzung durch die Heitersberglinie eine willkommene Vermehrung der Städteverbindungen, eine Umgestaltung des Schnellzugfahrplanes, und nicht zuletzt neue Zugskompositionen gebracht.

Zwischen Mellingen und Lenzburg benützt die Heitersberglinie Teile des Trasses der alten Nationalbahn. Damit gelangt diese Strecke nach fast 100 Jahren zu der ihr ursprünglich zugedachten grossen Bedeutung im West-Ost-Verkehr.

H. P. Eggenberger

