

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 23 (1907)

Heft: 46

Artikel: Moderne Hotel-Telephon- und Signal-Anlagen

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-577486>

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: 06.05.2025

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

namentlich die nötigen Umschlagshafen mit den richtigen Vorrichtungen für billiges und rasches Umladen. Im Jahre 1875 wies Deutschland auf den Binnenschiffen einen Verkehr von 2,9 Milliarden t-km, im Jahre 1905 aber schon 15 Milliarden t-km. Wie man sieht, ist diese starke Entwicklung erst 2—3 Jahrzehnte alt.

Ein merklicher Mangel ist die mancherorts relativ stark beschränkte Schiffahrtsgelegenheit. So wurden z. B. im Jahre 1905 während 261 Tagen 1359 Fahrten ausgeführt. Bei einer durchschnittlichen Ladung von 566 t per Schiff ergaben sich 807,194 t. Im Jahre 1906 dauerte wegen den abnorm niedrigen Wasserständen die Schifffahrt nur 193 Tage. In 976 Fahrten von durchschnittlich 620 t wurden 635,839 t befördert.

Die 127 km lange Stromstrecke Straßburg—Basel entspricht aber durchaus noch nicht den Anforderungen; es bleibt noch viel zu tun übrig. Wochenlang haben im vergangenen Sommer die nach Basel bestimmten und befrachteten Rähne bei der Kehler Eisenbahnbrücke vor Anker liegen müssen, um bei fallendem Wasser die Durchfahrt zu riskieren. Der daraus entstandene Schaden, den man durch Wegnahme einer Laufgerüstschiene hätte verhüten können, beläuft sich auf 4—5000 Fr. Gehörte die Schweiz zu den Vertragsstaaten der Schifffahrtsakte, so wäre es natürlich ein leichtes, die Entfernung aller dieser störenden Objekte zu veranlassen.

Diese untere Strecke muß unbedingt betriebsfähig gemacht und erhalten werden durch finanzielle Unterstützung der Rheder. Und was will es heißen, wenn für Vorarbeiten, zur Einleitung eines regelmäßigen Betriebes, die Schweiz eine halbe bis eine Million Franken in dieser Weise opfern muß?

Gegenwärtig hat es allerdings nicht den Anschein, als ob man an maßgebender Stelle über die notwendigen Schritte orientiert sei. Es handelt sich eben noch nicht um das Ernten, sondern um das Ausstreuen der Saat.

Wenn man in Erwägung zieht, wie sonst unter normalen Umständen zur Erstellung einer Großschifffahrtsstraße jahrzehntelang nur Projekte aufgestellt werden und wenn es zur Ausführung kommt, jeder Kilometer mit hunderttausenden von Franken bezahlt werden muß (Mainkanalisierung: 390,000 Fr.; Dortmund—Emskanal: 395,000 Fr.; Moselkanalisierung: 260,000 Fr.; Kanalisierung der unteren Seine: 375,000 Fr. usw.), hier aber eine Wasserstraße von Natur geschenkt vorliegt von 127 km, oder wenn bis Rheinfelden mitgerechnet wird, von 145 km Länge mit einer Leistungsfähigkeit, welche bei durchschnittlich 212 Schifffahrtstagen pro Jahr schon einen Verkehr zuläßt von über einer Million Tonnen, so wäre doch zu hoffen, daß so viel wirkliche wirtschaftspolitische Einsicht vorhanden sein müßte, um die geringen notwendigen Opfer auch gutzuheißen.

Die 167 km lange Strecke Basel—Konstanz ist bezüglich Grundrißgestaltung des Fahrwassers, Fahrtiefen, Breite des Fahrweges usw. von viel besserer Beschaffenheit als die 260 km lange Strecke Mannheim—Basel.

Die Stromschnellen verschwinden unter dem Aufstau von zweckmäßig eingebauten Stauewehren oder von den Stauhöhen bereits bestehender oder projektierter Kraftwerke. Von Bedeutung wäre einzig die Umgehung des Rheinfalls mit einem unterirdischen Schleusenkanal auf der Strecke Nohl (Neuhausen)—Schaffhausen. Dies erklärt die außerordentlich niedrigen Baukosten von 25 Mill. Fr. zur Schiffbarmachung der schweizerisch-badischen Stromstrecke, inbegriffen den Umbau der Brücken von Säckingen, Rheinau, Schaffhausen, Dießenhofen und Stein. Eine Bauzeit von 4—5 Jahren würde genügen, sofern gleichzeitig Schleusen, Kanaltunnel und Kraftwerke in Angriff genommen würden. Die Strecke Basel—Bregenz mit 218 km Länge würde somit per Kilometer

nur 115,000 Fr. kosten, was mit der Schiffbarmachung von Flüssen von analoger Bedeutung verglichen, den Rhein hinsichtlich der geringen Erstellungskosten an die Spitze sämtlicher moderner Schifffahrtsprojekte stellt.

Der gemeinsamen und solidarischen Arbeit der drei großen Schifffahrtsverbände Konstanz, Basel und Rorschach ist es nun gegeben, nicht nur dafür zu sorgen, daß der Verstümmelung des Rheins als Verkehrsstraße durch künstliche Ein- und Ueberbauten Einhalt getan werde, sondern daß schon von heute an einem bestimmten Arbeitsprogramm nachgelebt werde. Alle Kraftwerke sind heute schon mit Großschifffahrtschleusen zu versehen; diese Erwägungen drängen demnach zu folgenden Forderungen:

1. Zur Vereinigung der Stromstrecke Straßburg—Basel von künstlichen Hindernissen stellt der Bund den Verhältnissen entsprechende Subventionsbeträge zur Verfügung.

2. Mit dem Bau von Kraftwerken auf der Stromstrecke Basel—Schaffhausen sind gleichzeitig einfache Großschifffahrtschleusen für den Verkehr mit 600 Tonnen-Schiffen zu erstellen. Durch den später zu erfolgenden Einbau eines weiteren Unterhauptes soll ermöglicht werden, daß bis zu 1000 Tonnen-Rähne durchgeschleust werden können.

3. Die Aufnahme einer eigentlichen Stromkarte im Maßstabe 1:10,000 mit Einzeichnung des Fahrweges sowie der schifffahrtstechnischen Objekte ist an die Hand zu nehmen.

4. Indienststellung eines Pfeilbootes zur Erforschung der Fahrverhältnisse.

5. Entwurf zu einem schweizerischen Wasserwirtschaftsplan, Ergreifung der Initiative auf dem Gebiete internationaler wasserwirtschaftlicher Wechselbeziehungen, Schaffung einer eidgenössischen Zentrale für Wasserwirtschaft. (Schluß folgt.)

Moderne Hotel-Telephon- und Signal-Anlagen.

In dem am Pariser Platz in Berlin erbauten Pracht-Hotel Adlon, welches vor kurzem dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde, sind viele Neuerungen zur Anwendung gelangt, die für den Fachmann besonderes Interesse haben. So ist u. a. alles, was menschlicher Geist auf dem Gebiete der Schwachstromtechnik bisher erfonnen hat, nutzbringend verwendet worden.

Sämtliche Räume im Hotel sind miteinander telephonisch verbunden, sodaß für jedes Zimmer die Sprechverbindung mit einem anderen Posttelephongespräche nach allen erreichbaren Städten geführt werden kann, und zwar mit dem gleichen Apparat, welcher für die Haustelefonie benutzt wird. Es sind hier 80 Postleitungen mit 400 Post-Nebenstellen eingerichtet; in keinem ähnlichem Betriebe ist bisher eine derart umfangreiche Nebenstellenanlage ausgeführt worden.

Der Vermittlungsschrank (Glühlampen-Zentral-Umschalter) ist eine Sehenswürdigkeit für sich und ein Beweis für die Leistungsfähigkeit der heutigen Schwachstromtechnik.

Die Ueberwachung der einzelnen Gespräche erfolgt automatisch durch Glühlampensignale, sodaß vorzeitige Trennungen und Störungen im Gespräch unmöglich sind. Man kurbelt nicht, man betätigt keinen Druckknopf, man nimmt nur den Hörapparat an das Ohr und äußert seine Wünsche. Durch Abnehmen des Hörers vom Umschaltehebel leuchtet in den Zentrale eine kleine Glühlampe auf, durch welche das Anrufsignal gegeben wird.

Besondere Telephonanlagen sind noch vorgesehen für den Speiseaufzug nach den Etagen, ferner für den internen Verkehr zwischen Restaurant, Küche und Keller,

und ist hier die Einrichtung getroffen, daß diese letzteren unter sich verkehren können, ohne hierzu die Telephon-Zentrale des Hotels in Anspruch nehmen zu müssen.

Die Signalanlagen in den Hotels und Restaurants wurden bisher sehr störend empfunden, da im Interesse der Ruhe der Hotelgäste Glockensignale in den von diesen bewohnten Zimmern oder den Fluren möglichst vermieden werden müssen. Unvollkommen waren die bisherigen Anlagen auch deshalb, weil die Bedienung bei jedem Ruf sich erst zur Office begeben mußte, um an dem dort befindlichen Tableau zu erscheinen, von wo der Anruf erfolgte. Im Hotel Aldon ist keine Klingelanlage mit Tableau und Becker, alle Signale werden durch Glühlampen gegeben!

In einem zierlichen Glasgehäuse zeigt auf dem Flur über jeder Zimmertür eine mattgrün leuchtende Glühlampe, daß der Gast „Bedienung“ wünscht. Im Korridor meldet die entsprechende Gruppenlampe, welcher Bedienungsknopf („Kellner“, „Mädchen“ oder „Diener“) betätigt worden ist und endlich zeigt in den Etagen-Offices und in dem Kontrollbureau je ein zusammengestelltes Glühlampenschränkchen gewissenhaft an, daß z. B. auf Zimmer Nr. 212 das Mädchen gewünscht wird. Sobald die Bedienung erfolgt ist, erlöschen die Lampen, um dadurch den einzelnen Stellen bekannt zu geben: die Wünsche des Gastes sind berücksichtigt! Dadurch, daß über jeder Zimmertür sofort nach dem Anruf die Glühlampe aufleuchtet, bietet sich der Bedienung Gelegenheit, auf einem Gange gleich mehrere Zimmer, wo ein Signal sichtbar wird, zu bedienen. Durch diese lautlos und doch unbedingt zuverlässig wirkende Einrichtung bleibt die Ruhe des Etablissements jederzeit gewahrt.

In den Personentransportmitteln sind ebenfalls Glühlampen-Tableaux angebracht, welche von den Eingängen des Fahrstuhlshaftes betätigt werden. Das gegebene Signal wird in beiden Fahrkörben sichtbar. Der Führer kann sofort erkennen, wo ein Fahrstuhl gewünscht wird und kann der am nächsten befindliche die Beförderung übernehmen. Sobald dies geschehen, erlischt in dem anderen Fahrstuhl das Rufsignal. Im Erdgeschoß befindet sich ein Glühlampentableau, welches den jeweiligen Stand des Fahrstuhles anzeigt.

Die Haus-Feuer- und Alarmanlage ist ebenfalls sehr zweckmäßig ausgeführt. In jedem Gastzimmer befindet sich ein automatischer Feuermelder, welcher ein eventuell entstehendes Feuer auf dem im Erdgeschoß befindlichen Feuermeldetableau sofort selbsttätig anzeigt. Durch diese Einrichtung wird ein etwa entstehendes Feuer auch bei Abwesenheit des betreffenden Hotelgastes zuverlässig gemeldet.

In allen Räumen des Hotels sind auch elektrische Uhren aufgestellt, die mit einer Hauptuhr derart in Verbindung stehen, daß sie sämtlich genaueste Normalzeit der Sternwarte angeben.

Zum Betriebe der vorstehend beschriebenen Anlagen dienen 6 Akkumulatoren-Batterien, welche in dem für die Beleuchtungsanlage vorgesehenen Räume untergebracht sind. Sie werden durch einen besonderen Umformer, dessen Motor an das vorhandene Gleichstromnetz angeschlossen ist, geladen. Von diesen Energiequellen werden die gesamten Schwachstromanlagen mit Strom versorgt. Die erforderlichen Meßapparate und Schalter sind auf einer Marmorhalttafel in übersichtlicher Weise angeordnet, sodaß man von hier aus die gesamte Schwachstromanlage überwachen kann. Die überaus einfache Anordnung und Bedienungsweise sichert einen dauernd störungsfreien Betrieb und ermöglicht eine unbeschränkte Inanspruchnahme der Anlage.

Hier hat die Schwachstromtechnik das Beste vom Besten geboten, muß man bei diesen von der Aktiengesellschaft

Mix & Genest, Telephon und Telegraphenwerke in Schöneberg-Berlin, ausgeführten Anlage sagen! —

Ideal-Kalt-Wasserfarbe Nr. 1 für Innen- und Aussenanstrich.

(Eingezeichnet.)

Die Ideal-Kalt-Wasserfarbe Nr. 1 ist ein geruchloses, weißes Pulver von hervorragender Binde- und Deckkraft, ist feuerfest, verhütet infolge seiner antiseptischen Eigenschaft Schimmel- und Pilzbildung, wischt und blättert nicht ab, haftet auf jedem Untergrund, wie auf Kalk, Zement, Gips, Verputz, Backsteinfassaden, Eisen, Holz, Blech etc., eignet sich zum Anstrich von Fassaden, sowie von Schul- und Krankenhäusern, Kasernen, Brauereien, Fabrikräumen etc., ist stets gebrauchsfertig und muß nicht wie die meisten andern Fabrikate stundenlang angerührt werden, sondern hat noch den Vorteil, daß allfällige Resten auch anderen Tags anstandslos verwendet werden können. Die Farbe hält sich trocken gelagert jahrelang gut.



Die Gebrauchsanweisung ist sehr einfach. Die Farbe wird zu einem Brei mit kaltem Wasser angerührt, bis sich keine Knollen mehr bilden (das Pulver darf unter keinen Umständen in das Wasser geschüttet werden), setzt dann unter beständigem Umrühren noch so viel Wasser hinzu, bis die Masse die Konsistenz wie dünne Scharbe hat. Die zu streichenden Flächen müssen gut abgestaubt und abgeburstet oder abgekratzt, fettige Wände abgewaschen werden.

Mischfarben (2—5% genügen für gewöhnlich) wie Ocker, rot, gelb, braun, ultramarinblau, Neb- oder Frankfurter-schwarz für grau, Kalkgrün u. a. werden am besten für sich im kalten Wasser angerührt und dann aufgelöst, nach dem gewünschten Ton der Masse zugefügt.

Mit 1 Kilo Ideal-Wasserfarbe kann man je nach Beschaffenheit des Untergrundes 8—10 Quadratmeter sehr gut deckend streichen.

Die Ideal-Kalt-Wasserfarbe wird von der Firma Ed. Meier, Bäckerstraße 98, Zürich, fabriziert und liegen uns ein große Anzahl Zeugnisse von Baugeschäften, Malermeistern, Maschinenfabriken sowie der eidgen. Bauinspektion vor, welche sich sämtlich sehr lobend über die hervorragenden Eigenschaften und die Billigkeit des Fabrikates äußern.

Montandon & Cie H. G., Biel

Abteilung: Präzisionszieherei

empfiehlt

21u

Genau gezogene Schraubendrähte
in Ringen und Stangen

Rund-, Vierkant- und Sechskanteisen

sowie

Profile jeder Art in Eisen und Stahl

Komprimierte, blanke Stahlwellen

sowie

abgedrehte, polierte Stahlwellen

in Schönheit des Aussehens, Genauigkeit der Ausführung und Festigkeit des Materials den besten Konkurrenz-Fabrikaten ebenbürtig.