

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 51/52 (1908)  
**Heft:** 23

## **Sonstiges**

### **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:** 06.02.2025

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

## Literatur.

**Berichte der Schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb.** Redigiert vom Generalsekretär Prof. Dr. W. Wyssling. Heft 1: *Elektrische Bahnen in Nordamerika.* Bericht an die Schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb über die von Prof. Dr. Wyssling und Ingenieur K. Wirth ausgeführte Studienreise in Nordamerika. Erstattet von Prof. Dr. W. Wyssling. In Grossoktavformat mit 244 Seiten Text und 55 Blatt Abbildungen, enthaltend 24 Tafeln und 123 weitere Einzelabbildungen. Zürich 1908, Kommissionsverlag von Rascher & Co., Meyer & Zellers Nachfolger.

Diese erste, vollständig gedruckt erscheinende Einzelarbeit der schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb ist in dem seinerzeit<sup>1)</sup> unsern Lesern mitgeteilten Programm der Arbeiten dieser Kommission unter IIA «Berichte über bestehende elektrische Bahnbetriebe» enthalten; es findet sich diese Angabe daher ebenfalls als Nebentitel der vorliegenden Arbeit angemerkt. In einem besondern Vorwort ist das Erscheinen weiterer in zwangloser Folge fortlaufend numerierter Hefte angekündigt, deren Zugehörigkeit zu den Programm-Nummern der Arbeiten der Studienkommission stets analog in einem Nebentitel angegeben sein wird.

Nach einer kurzen Einleitung mit den Angaben über Veranlassung, Umfang und allgemeinen Verlauf der Studienreise behandelt ein erstes Kapitel der Arbeit die Klassifikation und die allgemeinen Verhältnisse der nordamerikanischen Bahnen, wobei Interurbanlinien, städtische Strassenbahnen, eigentliche Stadtbahnen und Fernvollbahnen unterschieden werden. Das kurze nächstfolgende Kapitel beschreibt die in Nordamerika verwendeten normalen elektrischen Ausrüstungen der Triebfahrzeuge. Daran anschliessend gibt das umfangreiche dritte Kapitel die Einzelbeschreibung der besichtigten elektrischen Bahnen des Ostens von Nordamerika mit allen wissenschaftlichen Einzelangaben; die beschriebenen 19 selbständigen Bahnen, unter denen sich 14 Gleichstrombahnen und 5 Einphasen-Wechselstrombahnen befinden, werden streng schematisch untersucht hinsichtlich: Allgemeine Verhältnisse und Eigenart, bauliche Anordnung und Ausdehnung, Betrieb und allgemeine Beurteilung; diese strenge Anordnung des Stoffs gewährleistet für den Leser die rasche Auffindung der ihn besonders interessierenden speziellen und in hervorragender Fülle vorhandenen Konstruktionsdaten, Anlagekosten, Betriebsdaten oder Betriebskosten. Dem europäischen Fachmann werden durch diese Veröffentlichung über die ihm durch die Beschreibung im «Electrical World» oder im «Street Railway Journal» zwar mehr oder weniger schon bekannten Bahnanlagen eine überraschende Menge von Einzelheiten erst erschlossen, die er in den genannten amerikanischen Zeitschriften, als für den amerikanischen Fachmann selbstverständliche Daten, vergebens suchte.

Den Inhalt des Schlusskapitels bildet eine zusammenfassende Uebersicht über Bauart, Betrieb und Resultate der nordamerikanischen elektrischen Bahnen, deren Beschreibung im vorigen Kapitel gegeben wurde.

<sup>1)</sup> Bd. XLVI, S. 320.

Dieses Schlusskapitel ist auch in ähnlicher Weise eingeteilt, wie die Einzelbeschreibungen; für die statistischen Aufzeichnungen konnte der Verfasser in weitgehendem Masse die ihm von den amerikanischen Fachgenossen zur Verfügung gestellten Berichte der «Interstate Commerce Commission», des «Census Office» und den Spezialrapport «Street and electric railways 1902» der Herren E. D. Durand und Th. C. Martin benutzen; dieses Kapitel enthält Zusammenstellungen über: Ausführungen dritter Schienen, Uebersicht über Anzahl, bezw. Rayon und Distanz der Umformerwerke, Daten über Motor- und Anhängewagen, Daten über elektrische Lokomotiven, Zusammenstellungen über Kraftbedarf und Arbeitsbedarf bezogen auf die Förderinheit, Uebersicht über die Betriebsleistungen, Zusammenstellungen der Kosten für Reparatur und Unterhalt, sowie über die totalen Betriebsausgaben, über die Fahrtaxen.

Zum Schluss bringt dieses Kapitel Abhandlungen über den enormen kommerziellen Erfolg, der die elektrischen Bahnen Nordamerikas kennzeichnet, sowie über Systemfragen. Wir können uns nicht versagen, dem Leser einige diesbezügliche besonders markante Schlussfolgerungen des Verfassers im Wortlaut bekannt zu geben: «Als System ist bisher fast ausschliesslich dasjenige des Gleichstroms niedriger Spannung mit Seriemotoren verwendet worden; mit ihm wurden die genannten Erfolge erzielt. Die direkte Anwendung von Drehstrom für Bahnbetrieb ist kaum ernstlich versucht und nirgends praktisch durchgeführt worden. Die zukünftige Entwicklung der Systemfrage wird für schwere und lange Bahnen nach der Ansicht wohl der Mehrzahl der nordamerikanischen Techniker nach der Richtung des hochgespannten Einphasenstroms gehen. Alle neuern Versuche zielen dahin. Dabei scheint dem Serie-Kollektormotor allgemein der Vorzug gegeben zu werden. Daneben wird voraussichtlich der Gleichstrom mit Niederspannung ein grosses Feld beherrschen.»

Wir schliessen unsere Besprechung mit dem Wunsche, dass recht bald die weiteren Berichte der Studienkommission gedruckt vor uns liegen und dass diese hervorragenden Arbeiten die Elektrifizierung unserer schweizerischen Bahnen fördern und beschleunigen werden. W. K.

Redaktion: A. JEGHER, DR. C. H. BAER, CARL JEGHER.  
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

## Vereinsnachrichten.

**Gesellschaft ehemaliger Studierender  
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.**

## Stellenvermittlung.

*On cherche un ingénieur-mécanicien* comme directeur technique d'un atelier de construction en Belgique; matériel de mines, de chemin de fer, locomotives à voie étroite, chaudières, matériel de sucreries. Il y a quelques centaines d'ouvriers. (1553)

*Gesucht ein junger Ingenieur*, tüchtiger Statiker, womöglich mit Praxis im Eisenbetonbau auf das technische Bureau einer Firma in Preussen. (1557)

*Gesucht von einer schweizerischen Hauptbahn* für den Bahnunterhaltungsdienst *zwei jüngere Ingenieure*, schweizerischer Nationalität, mit etwas Baupraxis. Feste Anstellung mit Pensionsberechtigung. (1558)

Auskunft erteilt:

Das Bureau der G. e. P.  
Rämistrasse 28, Zürich I.

## Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
8. Juni	Gemeinderatskanzlei	Seebach (Zürich)	Erstellung von Trottoirs an der neuen Zürcherstrasse und Binzmühlestrasse.
8. »	Bahningenieur IV, S. B. B.	Basel	Erstellung von Futtermauern im Gesamtmass von etwa 400 m <sup>2</sup> im Bahnhof Basel.
8. »	Bahningenieur der S. B. B.	Winterthur	Oelfarbenanstrich der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Feuerthalen.
9. »	Städt. Hochbauamt, Bureau 4	Zürich	Schreiner-, Installations-, Schlosser-, Gips-, Maler- und Glaserarbeiten, Beschläge und Rolladenlieferung bei den städtischen Wohnhäusern im Industriequartier.
10. »	Kantonsbaumeister	Luzern	Stukkateur- und Malerarbeiten im Grossratsssaale des Regierungsgebäudes.
10. »	Veraguth, Revierförster	Thusis (Graubünden)	Waldwegbau Ueberrnoll-Dürrenwald. Länge 4,8 km. Kostenvoranschlag 25 000 Fr.
10. »	Aktuar Bossard	Wikon (Luzern)	Erstellung eines neuen Käsercegebäudes in Wikon, Kt. Luzern.
11. »	Städt. Hochbauamt	Zürich	Verschiedene Maurerarbeiten in den Schulhäusern Gabler- und Brauerstrasse.
12. »	Kantonsbaumeister	Luzern	Schreiner-, Maler- und Tapezierarbeiten zum Neubau der Kantonalbank.
12. »	Städt. Elektrizitätswerk	Zürich	Glaslieferungen und Verglasungen für das Maschinenhaus in Sils.
13. »	Städt. Hochbauamt	Zürich	Installations-, Schreiner-, Glaser-, Maler- und Parkettarbeiten für städt. Wohnhäuser.
13. »	Keiser & Bracher, Arch.	Zug	Rohbauarbeiten zum Neubau Sanatorium Franziscusheim in Oberwil.
13. »	Baubureau	Winterthur	Parkettarbeiten und Bodenbeläge zum Erweiterungsbau des Technikums.
15. »	Bahningenieur S. B. B.	Olten	Ausführung des Personendurchganges auf der Station Langenthal.
15. »	Bahningenieur III, S. B. B.	Solothurn	Vergrößerung des Bureaugebäudes der S. B. B.-Werkstätte in Biel.
15. »	Baubureau	Zürich III	Steinhauer- u. Schlosserarbeiten zur Einfriedigung des Schulhauses an der Aemlerstrasse.
15. »	Obering. d. S. B. B., Kr. III	Zürich III	Gesamtbauarbeiten für sechs Wärterwohnhäuser auf dem Netze des III. Kreises.
15. »	Kreisforstamt	Ilanz (Graubünden)	Bau eines Waldweges von etwa 3 km im Gemeindebann Ladir.
15. »	Baubureau	Zürich, Rämistr.	Boden- und Wandbeläge im Neubau der Kantonsschule Zürich.
15. »	Betriebs-Chef	Waldenburg (Basell.)	Bau einer Wartehalle auf Station Lampenberg der Waldenburgerbahn.
17. »	Obering. d. S. B. B., Kr. IV	St. Gallen	Sämtliche Bauarbeiten zur Vergrößerung der Montierungshalle der Werkstätte Chur.
17. »	Hochbaubureau II	Basel	Schreinerarbeiten zu den Fenstern des Verwaltungsgebäudes, Domhof-Umbau.
20. »	Adolf Asper, Architekt	Zürich V	Gips-, Glaser- und Installationsarbeiten zum Schulhausbau Dietikon.
21. »	Obermaschinening. S. B. B.	Zürich III	Lieferung verschiedener grösserer Werkzeugmaschinen für die Reparaturwerkstätten.
30. »	Obering. d. S. B. B., Kr. I	Lausanne	Lieferung eines Bockkrans für 15 t Tragkraft auf die Station Morges.