

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 78 (1960)
Heft: 6

Artikel: Rückzug der Nationalpark-Initiative
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-64831>

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: 16.05.2025

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

der Probeabdrückung praktisch auf 20 bis 21 atü beansprucht war. Der Rückgang zeigt sich deutlich in der Verlustkurve, die während der Entlastung beobachtet wurde.

Der Verlauf der Verlustkurve zeigt, dass die Verlustzunahme nicht etwa durch eine Erweiterung der Austrittsundichtigkeiten, sondern gesetzmässig durch die Durchlässigkeitseigenschaften der Gebirgsumgebung bedingt ist. Wesentliche Erweiterungen der Austrittsöffnungen (Risse usw.) würden sich durch Unstetigkeiten der Kurve bemerkbar machen. Die bei Beginn des Füllens vorhandenen Undichtigkeiten sind übrigens gekennzeichnet durch einen Gesamtzufluss von 0,3 l/s bei einem Gebirgswasserdruck von rund 3 atü am wasserseitigen und 10 atü am bergseitigen Ende des Stollens.

Die Energieversorgung Ostbayern AG hat seinerzeit in einem umfangreichen Werk über die Bauanlagen des Reissachwerkes berichtet und darin auch den Bau des Reissachstollens eingehend beschrieben. Sie wird in einem zweiten Band auch den Bau des Pumpspeicherwerkes Tanzmühle schildern und dabei auf den Weinbergstollen hinsichtlich der Bauweise, der Baudurchführung und der laufenden, wohl zum erstenmal so streng ausgeführten Betonkontrolle eingehen. Nicht zuletzt aber werden das Vorspanninjektionsverfahren und alle dabei im Weinbergstollen gemachten Messungen und Beobachtungen ausführlich dargelegt werden.

Das gewiss sehr befriedigende Ergebnis der Probeabdrückung darf wohl in erster Linie diesem Verfahren zugutesgeschrieben werden. Unabhängig davon aber schienen die bei der erstmaligen Füllung des Stollens durchgeführten Beobachtungen doch von so allgemeiner Bedeutung, dass sie hier für sich besprochen werden durften.

Adresse des erstgenannten Verfassers: Dipl.-Ing. F. Hautum, Prebrunnstr. 3, Regensburg, Bayern

Rückzug der Nationalpark-Initiative

DK 621.29:32

Durch die Eidgenössische Volksabstimmung vom 7. Dezember 1958 ist die Nationalpark-Initiative gegenstandslos

geworden, die das Komitee zur Erhaltung des Nationalparks im Schweizerischen Naturschutzbund eingereicht hat¹⁾. Erst ein gutes Jahr später, am 16. Dezember 1959, hat nun dieses Komitee die Initiative zurückgezogen. Mit diesem Rückzug hat es zwei Wünsche verbunden, die eine der guten Sache des Naturschutzes wenig dienliche Gesinnung erkennen lassen.

Der erste Wunsch geht dahin, der Bundesrat möchte bei den betreffenden Gemeinde- und Kantonsinstanzen in Graubünden darauf hinwirken, dass die Frage der Restwasserführung des Inns noch einmal durch eine neutrale Instanz geprüft werde. Hierzu bemerkt Dir. F. Wanner, Zürich, im «Bulletin SEV» 1960, Nr. 1, S. 31, dass diese Instanz die Behörden des Kantons Graubünden seien, die für die Entscheidungen über die kantonale Staustufe mit der Wasserführung im Inntal allein zuständig sind. Sie haben die das Innkraftwerk betreffenden Entscheidungen längst derart gefällt, wie es dem Gesamtinteresse des Kantons entspricht. Ein Eingreifen des Bundes in ihre Kompetenzen ist rechtlich nicht zulässig.

Nach dem zweiten Wunsch soll das Eidg. Amt für Wasserwirtschaft durch einen Bundesbeschluss beauftragt werden, sich in vermehrtem Masse der Sicherung und Gesunderhaltung des ganzen schweizerischen Wasserhaushaltes anzunehmen. Auch dieser Ruf rennt offene Türen ein. Denn um die Sicherung des Wasserhaushaltes bemüht sich das dem Post- und Eisenbahndepartement zugehörige Wasserwirtschaftsamt seit jeher im Rahmen seiner Zuständigkeit, und für die Gesunderhaltung sorgen die dem Departement des Innern unterstehenden Dienststellen. Diese Unterteilung ist sinnvoll, indem sie eine allzu grosse Machtzusammenballung verhindert, zu gegenseitiger Rücksichtnahme zwingt und so Fehlentscheide eher vermeidet. Wenn die Aufgaben der Abwasserreinigung und des Gewässerschutzes noch weitgehend ungelöst sind, so liegt das nicht an den Eidgenössischen Aemtern, sondern an den für die Ausführung zuständigen Instanzen der Gemeinden und Kantone.

¹⁾ vgl. hierzu «Nach der Abstimmung über den Spölvertrag» in SBZ 1958, Heft 52, S. 789.

Dieselelektrische Lokomotiven von 2100 PS für die Rumänischen Staatsbahnen

Schluss von Seite 70

DK 625.28—833.6

Elektrische Ausrüstung

Hauptstromkreise

Die Leistungsübertragung auf die sechs Achsen der Lokomotive erfolgt durch den starr mit dem Dieselmotor gekuppelten Hauptgenerator und durch sechs Tatzenlager-Triebmotoren. Das Prinzip der Schaltung geht aus dem Schema der Hauptstromkreise (Bild 20) hervor. Von der Sammelschiene des Hauptgenerators zweigen die drei parallelen Kreise der je zwei in Serie geschalteten Triebmotoren über ein Leistungstrennschütz 4, ein Maximalstromrelais 5 und den Wendeschalter 6 ab. Um die Dimensionierungsleistung des Hauptgenerators möglichst klein zu halten und gleichzeitig die Dieselmotorleistung bis zu hoher Geschwindigkeit voll umsetzen zu können, werden die Felder der Triebmotoren in zwei Stufen geschwächt. Die dafür installierte Automatik ist eingehend unter dem Abschnitt «Automatische Feldschwächung» beschrieben.

Der Hauptgenerator wird zum Anwerfen des Dieselmotors als Reihenschlussmotor betrieben. Als Energiequelle dient dazu eine Bleibatterie mit 72 Zellen und einer Kapazität von 320 Ah bei zehnstündiger Entladung.

Um der Schleudertendenz in Serie geschalteter Motoren durch Achsentlastung eines Motors bei der Anfahrt vorzubeugen, wurden die in den Drehgestellen den gleichen Verhältnissen unterworfenen Motoren, d. h. Motor I und IV, II und V, III und VI, jeweils in Reihe geschaltet. Zusätzlich kontrolliert je ein Relais die Spannungsverteilung der in Serie geschalteten Motorgruppen, indem die Mittelpunkte

eines Spannungsteilers und der zu überwachenden Triebmotoren miteinander verglichen werden. Beim Ueberschreiten des maximal zulässigen Verhältnisses werden automatisch die Schleuderschutzbremse und ein Elektromagnet in Funktion gesetzt. Dieser Magnet verhindert eine entsprechende Reduktion der Generatorspannung und damit der Zugkraft. Sobald die schleudernde Achse abgefangen ist, arbeitet die Servo-Feldregulierung wieder normal, und die mit einem Druck von 0,8 atü im Bremszylinder angelegten Bremsbacken heben sich wieder ab.

Wenn der Lokomotivführer bei schweren Anfahrten eine Neigung zum Schleudern durch Beobachtung der Ampèremeter der Triebmotoren erkennt, kann er die Schleuderschutzbremse auch von Hand betätigen. Der Vorteil der Schleuderschutzeinrichtung liegt neben dem Schutz der Triebmotoren gegen Ueberdrehzahlen in der Vermeidung einer Zugkraftunterbrechung und der Reinigung der Bandagen bei schlechtem Schienenzustand, so dass schwerste Anfahrten auch bei ungünstigen Verhältnissen sicher durchgeführt werden können.

Generatorgruppe

Die Generatorgruppe besteht aus einem zehnpoligen Gleichstrom-Hauptgenerator und einem achtpoligen Gleichstrom-Hilfsgenerator. Die Daten sind bei Bild 21 angegeben.

Die Generatorgruppe weist nur ein Lager auf. Das freie Wellenende stützt sich über den Kupplungsflansch auf das Getriebelager am Dieselmotor ab. Die Ausbildung des Rotors trägt mit ihrer besonders hohen Torsions- und Biegesteifheit den besondern Verhältnissen eines Dieselaggregats Rechnung. Das Blechpaket mit der Rotorwicklung des