

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 27/28 (1896)
Heft: 12

Artikel: Zur Regulierung von Drehstrommotoren
Autor: Behn-Eschenburg, Hs.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-82331>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

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

INHALT: Zur Regulierung von Drehstrommotoren. — Römische Skulpturen im Münster zu Basel. — Konkurrenzen: Primarschulhaus in Luzern. Kurhaus in Westerland a. Sylt. — Preisausschreiben: Verbesserungen an Elektrizitätszählern für den häuslichen Bedarf. — Miscellanea: Städtische Gerüstkontrollen in Zürich. Der Einsturz des Neubaus der Beckmannschen Baumwollspinnerei in Bocholt i. W. Lieferung der Tur-

bine für die elektrische Kraft- und Lichtzentrale der Société Lyonnaise des Forces Motrices du Rhône. Eine Gedenkfeier für Jakob Steiner und Ludwig Schläfli. Durchschlag des Horgener Tunnels der Linie Thalwil-Zug. Ein nachahmenswertes Vorgehen. Jura-Simplon-Bahn. — Korrespondenz. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ing.- und Arch.-Verein. G. e. P.: Generalversammlung. XVII. Adressverzeichnis. Stellenvermittlung.

Zur Regulierung von Drehstrommotoren.

Von Dr. Hs. Behn-Eschenburg.

Es ist bekannt, dass die Regulierung der Anzugskraft, der Anlaufstromstärke und der Geschwindigkeit von Drehstrommotoren durch Einschalten von regulierbaren induktionsfreien Widerständen in die Stromkreise des inducierten Systems oder des Ankers bei konstanter Klemmenspannung des primären feldbildenden Stromes gleich wirksam, gleich bequem und einfach, aber auch mit den gleichen Mängeln behaftet ist wie die Regulierung von Gleichstrommotoren, deren Feld durch einen Nebenschluss konstant erregt ist und deren Bürstenspannung durch Regulierwiderstände im Hauptstromkreis reguliert wird. Eine solche Regulierung von Drehstrommotoren ist wohl zuerst von Dolivo-Dobrowolsky angewandt und in einigen Ländern zum Patent angemeldet worden (Ende 1890). In Heft 1 der E. T. Z. 1896 habe ich für die Theorie dieser Regulierung einige Formeln abgeleitet (in denen ein paar augenfällige Fehler stehen geblieben sind). Im folgenden möchte ich den Vorgang und die Berechnung dieser Methode in praktischer Form darstellen.

Allgemein besteht zwischen der Geschwindigkeit des Motors, dem Widerstand der Ankerstromkreise und dem Drehmoment oder Belastungsmoment oder der Zugkraft des Motors die einfache Beziehung, dass das Drehmoment in Kilogramm Metern nahezu gleich ist (genau ist es um 3% kleiner) der im Ankerwiderstand in Wärme umgesetzten elektrischen Energie in Watt, geteilt durch die Differenz der synchronen und der wirklichen Tourenzahl in der Minute. Daraus folgt, dass der Nutzeffekt des Motors allgemein kleiner ist als das Verhältnis der beiden Tourenzahlen.

Beim Anlaufen ist die wirkliche Tourenzahl null, bei normalem Betrieb soll die wirkliche Tourenzahl höchstens um 5% kleiner sein als die synchrone, bei Leerlauf soll die wirkliche Geschwindigkeit praktisch gleich sein der synchronen.

Es sollen folgende Zeichen gebraucht werden:

- E_1, E_2 Klemmenspannungen eines primären, bezüglich eines sekundären Stromes,
- E_o sekundäre Klemmenspannung bei ruhendem Motor und offenen Ankerstromkreisen,
- J_1, J_2 Stromstärken eines primären, bezüglich eines sekundären Stromes,
- J_o primäre Stromstärke bei Leerlauf oder offenem Anker,
- J_a primäre Stromstärke beim Anlauf mit kurz geschlossenem Anker,
- J_b sekundäre Stromstärke beim Anlauf in kurz geschlossenem Anker,
- T_o synchrone Tourenzahl, Tourenzahl des Leerlaufs,
- T wirkliche Tourenzahl bei irgend einer Belastung,
- D Drehmoment des Motors in Kilogramm Meter (Zugkraft mal Hebelarm),
- A Arbeitsleistung des Motors in Watt (inklusive mechanische und magnetische Reibungsarbeit),
- s Schlüpfung des Motors,
- N_1, N_2 Zahl der primären, bezüglich sekundären Ströme verschiedener Phase (in der Regel $N_1 = N_2 = 3$),
- W_1, W_2 Windungszahlen einer Phasenabteilung,
- r_1, r_2 ohmscher Widerstand einer Phasenabteilung,
- R zugeschalteter Regulierwiderstand im Stromkreis einer sekundären Phase.

Wir führen folgende Abkürzungen ein:

$$m = \frac{w_1^2}{w_2^2} \cdot \frac{N_1}{N_2} \quad (\text{in der Regel } m = \frac{w_1^2}{w_2^2})$$

$$s l_2 = \frac{s E_1}{m \cdot J_a} \text{ scheinbarer induktiver Widerstand einer Ankerphase.}$$

Bekannt sind allgemein folgende Beziehungen:

$$A = D \cdot T \cdot 1,03 \quad (1)$$

$$S = \frac{T_o - T}{T_o} \quad (2)$$

$$\frac{J_o}{J_a} = 1 - \frac{E_o^2 \cdot W_1^2}{E_1^2 \cdot W_2^2} = \sigma, \quad (3)$$

wobei σ ein Mass für die magnetische Streuung im Motor ist.

An Stelle der Gleichheit in (3) tritt thatsächlich eine Grenzbeziehung

$$\frac{J_o}{J_a} = \sigma_{\min}, \quad 1 - \frac{E_o^2 \cdot w_1^2}{E_1^2 \cdot w_2^2} = \sigma_{\max}$$

und es kann σ_{\max} ungefähr dreimal grösser werden als σ_{\min} .

Bei einem Betrieb des Motors mit normalen Stromstärken tritt ein Wert von σ in die Formeln, der ungefähr in der Mitte liegt. Da nun im folgenden in allen Formeln σ ausgedrückt ist durch den Quotienten $\frac{J_o}{J_a}$, so würde einerseits ein zu kleiner Wert von σ eingeführt sein, wenn für J_o und J_a die wirklich beobachteten Stromstärken des Leerlaufs und Anlaufs gesetzt werden und andererseits ein zu grosser Wert von σ , wenn für $\frac{J_o}{J_a}$ die zweite Beziehung von Formel (3) gebraucht wird.

Wir nehmen an, dass diesem Umstand im folgenden bei jeder Anwendung der Formeln Rechnung getragen worden ist.

Die maximale Arbeitsleistung des Motors bei kurzgeschlossenem Ankersystem ist:

$$A_{\max} = \frac{N_1}{2} E_1 J_a (1 - \sigma) \left(1 - \frac{(r_1 + m r_2) J_a}{E_1} \right) \quad (4)$$

bei einer Tourenzahl:

$$T_m = T_o \left(1 - \frac{m r_2 J_a}{E_1} - \frac{r_1 \cdot r_2 \cdot m J_a^2}{E_1^2} \right)$$

und der primären Stromstärke:

$$J_m = \frac{J_a}{\sqrt{2}}$$

Hierbei übt der Motor das maximale Drehmoment aus:

$$D_m = \frac{N_1 E_1 J_a}{2,06 \cdot T_o} \left(1 - \frac{r_1 \cdot J_a}{E_1} \right) (1 - \sigma) \quad (5)$$

Allgemein für irgend eine Geschwindigkeit, irgend eine Belastung und irgend einen Ankerwiderstand erhält man:

$$J_1^2 = \frac{1,03 \cdot D (T_o - T)}{N_1 \cdot m (1 - \sigma) (r_2 + R)} \left(1 + \left[\frac{m (r_2 + R) J_o}{s E_1} \right]^2 \right) \quad (6)$$

$$J_2^2 = \frac{1,03 \cdot D (T_o - T)}{N_2 (r_2 + R)} = \frac{E_o^2 \cdot s^2}{\left(r_2 + R + s \cdot \frac{r_1}{m} \right)^2 \left[1 + \frac{l_2^2 s^2}{\left(r_2 + R + s \frac{r_1}{m} \right)^2} \right]} \quad (7)$$

$$s = \frac{N_1 \cdot J_a^2 (1 - \sigma) m (r_2 + R)}{2,06 \cdot D \cdot T_o} \left(1 \pm \sqrt{1 - \frac{D^2}{D_{\max}^2}} \right) \quad (8)$$

Das Anzugsmoment des Motors bei kurzgeschlossenem Anker ist:

$$D_a = \frac{N_1 \cdot J_a^2 (1 - \sigma) m \cdot r_2}{1,03 \cdot T_o} \quad (9)$$

Hierbei ist zu beachten, dass die Anzugskraft des Motors in verschiedenen Stellungen verschieden ausfallen kann, so lange der Ankerwiderstand klein ist gegenüber dem durch die Streuung bedingten induktiven Widerstand l_2 , was für kurz geschlossene Anker allgemein gültig ist. Das Feld ist infolge der Nuten- oder Locheinschnitte im Eisen nicht für jede Gegenüberstellung der Anker- und Feldlöcher homogen. Es ist dann ein Mittelwert von D_a einzuführen.

Durch Aufnahme des Wertes von D_a vereinfacht sich die Formel (8) erheblich. Es wird:

$$s = \frac{D_a}{2 D} \left(1 \pm \sqrt{1 - \frac{D^2}{D_m^2}} \right) \frac{(r_2 + R)}{r_2} = \frac{T_o - T}{T_o} \quad (10)$$

Daraus folgt, so lange das *Belastungsmoment* des Motors konstant gehalten wird:

$$\frac{T_0 - T}{r_2 + R} = \text{konstant} \quad (11)$$

$$J_2 = \text{konstant und } J_1 = \text{konstant.}$$

Die *Tourenzahl* ändert sich proportional dem *Ankerwiderstand*, dabei bleiben für alle Geschwindigkeiten die *Stromstärken* konstant.

Ob also der Motor im Ruhezustand oder bei normaler Geschwindigkeit ein gegebenes Drehmoment ausübe, die *Stromstärken* in Feld und Anker sind die gleichen; und Motoren, welche die volle Belastung mit geringerer als der normalen *Stromstärke* anziehen sollen, leiden am Beobachtungspersonal.

Die Formeln (13) geben zunächst Aufschluss über eine sehr einfache *Nutzeffektbestimmung* des Motors ohne *Bremung*. Der Motor wird im Ruhezustand festgehalten und wie bei einem Transformator wird für einen bestimmten sekundären *Belastungswiderstand* R die primäre und sekundäre elektrische Energie gemessen.

Die sekundäre Energie ist dabei:

$$W_2 = N_2 \cdot J_2 \cdot E_2 = N_2 \cdot J_2^2 R$$

und der Nutzeffekt des Motors für irgend eine Leistung $A = W_2$

$$\eta = \frac{W_2}{N_1 \cdot E_1 \cdot J_1 \cdot \cos \varphi_1} = \frac{A}{N_1 \cdot E_1 \cdot J_1 \cdot \cos \varphi_1} \quad (12)$$

Beim stillstehenden Motor sind allerdings die mechanischen Reibungsverluste null, dagegen sind die hysteretischen Verluste im Anker im umgekehrten Verhältnis der Schlüpfung grösser als beim laufenden Motor, so dass sich in der Regel gute Nutzeffektergebnisse ergeben werden. Der sekundäre *Spannungsabfall* des Motortransformators ergibt sich aus:

$$E_2 = \frac{E_0}{\sqrt{1 + \frac{(r_2 + \frac{r_1}{m})^2}{R^2} + \frac{l_2^2}{R^2}}} \quad (13)$$

ganz analog dem *Spannungsabfall* eines Transformators.

Der für eine gegebene *Anzugskraft* erforderliche *Regulierungswiderstand* R ist leicht aus der Formel zu berechnen.

$$R + r_2 = \frac{N_2 E_2^2}{1,03 \cdot D \cdot T_0} \quad (14)$$

woraus sich die *Näherungsformel* ergibt:

$$R + r_2 = \frac{0,8 \cdot N_1 \cdot E_1^2}{m \cdot T_0 \cdot D}$$

Das *maximale Anzugsmoment* tritt ein für:

$$R + r_2 = l_2 = \frac{E_1}{m \cdot J_a}$$

Es wird das *maximale Anzugsmoment* gleich dem *maximalen Belastungsmoment*, vergl. (5), nämlich:

$$D_m = \frac{3}{2} \frac{E_1 \cdot J_a}{1,03 \cdot T_0} \left(1 - \frac{r_1 \cdot J_a}{E_1}\right)$$

und hierbei die *Stromstärke* $J_m = \frac{J_a}{\sqrt{2}}$, wie auch unmittelbar aus (11) einleuchtet.

Für irgend eine gegebene Geschwindigkeit bei gegebenem *Belastungsmoment* ist der erforderliche Wert des *Regulierungswiderstandes* R aus dem für das gleiche *Anzugsmoment* berechneten Wert von R zu erhalten durch Division durch den Betrag der Schlüpfung S .

Eine leichte Diskussion der Formel (10) für die Schlüpfung s zeigt, dass für jedes zulässige *Belastungsmoment* ein *labiler* und ein *stabiler Bewegungszustand* des Motors möglich ist.

Für den *labilen Zustand* gilt das obere Zeichen vor der Wurzel, es ist angenähert:

$$s = \frac{(r_2 + R) D_a}{r_2 D}$$

für den *stabilen Zustand* kann mit grosser Annäherung, so lange $D < 0,8 \cdot D_{max}$, gesetzt werden:

$$s = \frac{r_2 + R}{r_2} \cdot \frac{D_a \cdot D}{4 D_{max}^2} \quad (15)$$

woraus unmittelbar folgt:

$$\frac{T_0 - T_1}{T_0 - T_2} = \frac{D_1 (r_2 + R_1)}{D_2 (r_2 + R_2)}$$

Die Differenz der synchronen und wirklichen *Tourenzahlen* des Motors wächst in gleichem Mass mit einer Vergrößerung des *Belastungsmomentes* und einer Vergrößerung des *Ankerwiderstandes*.

Der Quotient $\frac{D}{D_{max}}$ erhält für praktischen Betrieb eine einfache Deutung. Bei normaler Belastung und kurzgeschlossenem Anker soll die Schlüpfung sehr klein sein, also T nahezu T_0 sein. Es kann dann für normale Belastung das Verhältnis $\frac{D}{D_m}$ nahezu gleich gesetzt werden dem Verhältnis der normalen Leistung des Motors zu der maximalen und drückt daher die *Ueberlastungsfähigkeit* des Motors aus. Die normale Leistung soll im Bereich des maximalen Nutzeffekts liegen, für den *maximalen Nutzeffekt* wurde an oben citierter Stelle die *Arbeitsleistung* berechnet:

$$A_n = N_1 \cdot E_1 \cdot J_0 (1 - \sigma) \sqrt{\frac{A_0}{N_1 \cdot J_0^2 r_1}} \quad (16)$$

A_0 stellt die *Leerlaufarbeit* des Motors für *Ueberwindung* der Reibung und Hysterisis dar.

$N_1 \cdot J_0^2 r_1$, die im Kupfer der primären Wicklung beim Leerlauf umgesetzte Energie, das Verhältnis beider drücken wir aus durch den Koeffizienten c und erhalten so für den *Ueberlastungsquotienten*:

$$\frac{A_n}{A_{max}} = 2 \sigma \sqrt{c} = \frac{2 J_0}{J_a} \sqrt{c} \quad (17)$$

Romanische Skulpturen im Münster zu Basel.

In dem vom Basler Münsterbauverein herausgegebenen, kürzlich erschienenen Prachtwerke über die Baugeschichte des Basler Münsters hat Herr Dr. Karl Stehlin ein besonderes Kapitel der Veröffentlichung gewidmet, die Architekt Christoph Rigggenbach in den fünfziger Jahren beabsichtigte, die aber leider durch seinen am 12. Juni 1863 erfolgten Tod nicht zum Abschluss gelangte. Bekanntlich hat Arch. Rigggenbach gemeinsam mit Bauinspektor Amadeus Merian die Restauration des Münsters in den fünfziger Jahren durchgeführt, die sich vornehmlich auf das Innere des Bauwerkes beschränkte und er hat bei dieser Gelegenheit eine grosse Zahl von Aufnahmen gemacht, die er seinem Werke beizugeben beabsichtigte. Nach seinem Tode fand sich von dem Text, der die bildlichen Darstellungen begleiten sollte, nichts vor, als das Konzept einer Einleitung und einige Andeutungen über die Anordnung des Inhaltes, dagegen waren zahlreiche Lithographien und Stöcke von Holzschnitten vorhanden, welche seine Hinterbliebenen dem Münsterbauverein schenkungsweise vermachten. Derselbe hat sodann die betreffenden Darstellungen in 18 Tafeln dem Werke beigelegt, ebenso auch die im Auftrage der Hinterbliebenen teils von Prof. G. Lasius in Zürich persönlich, teils unter seiner Leitung ausgeführten trefflichen Stahlstiche von Aufnahmen des ganzen Bauwerkes.

Indem wir uns vorbehalten, in einer späteren Nummer unserer Zeitschrift auf das ganze Werk mit seinen Beilagen zurückzukommen, sind wir heute dank der Gefälligkeit des Herrn Reg.-Rat H. Reese in der Lage, unsern Lesern nachfolgend einige Abdrücke der bereits erwähnten Holzschnitte vorlegen zu können. Herr Dr. Karl Stehlin bemerkt hierüber, dass sowohl die Lithographien, als auch die Holzschnitte seines Wissens zum ersten Male wirklich brauchbare, den Charakter der Originale getreu wiedergebende Abbildungen darstellen, denn die älteren Zeichnungen von Büchel¹⁾ und Guise²⁾ können auf dieses Prädikat keinen Anspruch machen und auch die später von Cahier³⁾ veröffentlichten stehen den Rigggenbachschen bedeutend nach.

¹⁾ Originale in den «Monumenta summi templi» (Kunstsammlung des Museums zu Basel), Reproduktionen einiger Stücke bei J. Burckhardt in Ehrenbergs Zeitschrift f. d. ges. Bauwesen Band III. Zürich 1839.

²⁾ In der anonymen Münsterbeschreibung von 1842.

³⁾ P. Charles Cahier, nouveaux mélanges d'archéologie, d'histoire et de littérature sur le moyen âge 1873—1875.