

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 85/86 (1925)
Heft: 13

Artikel: Les turbines de l'usine de Tourtemagne
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-40097>

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: 24.02.2026

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

Vergleichsversuche an Schienen

über Abnützung in % des Schienenquerschnittes pro 1 Mill. t.			
Mn-Stahl, gegossen	0,85	SM-Stahl	4,42
Sorbitischer Stahl	1,18	Titan-Stahl	5,16
Mn-Stahl, gewalzt	1,27	Titan-Stahl	6,06
SM-Stahl	2,63	Titan-Stahl	6,43
Titan-Stahl	2,96	Bessemer	7,42
Titan-Stahl	3,31	Bessemer mit Ni-Zusatz	9,60
Bessemer	3,37	Bessemer	9,73
Titan-Stahl	3,44	SM-Stahl	10,28
Titan-Stahl	3,82	Bessemer	10,44
Bessemer	3,93	Bessemer	13,23

Die Preise in Dollars pro Fuss betragen für die ersten vier der obengenannten Sorten: 5,0 bzw. 0,73 bzw. 2,09 bzw. 0,62.

so fällt dies doch nicht in Betracht bei dem gewaltigen Preisunterschied. Die Versuche ergaben für sorbitische Schienen durchschnittlich eine Verlängerung der Lebensdauer um 100 bis 300% gegenüber gewöhnlichem Material, der Mehrpreis aber beträgt nur etwa 12%.

Ahnliche Resultate erzielte auch die Chesapeake and Ohio Railroad Co. Eine nach dem Verfahren Sandberg behandelte Schiene aus einer Kurve von 672 Fuss zeigte nach 32 Monaten Betrieb, bei einer Gesamttonnage von 34250000 t, eine Querschnittsverminderung von 0,36 Quadratzoll gegen 0,85 bei gewöhnlichen Schienen.

Beim gegenwärtigen Stand der Valuta verbietet sich für Frankreich die Einfuhr vergüteter Eisenbahnschienen aus Amerika oder England. In den lothringischen Stahlwerken Hagendingen ist man deshalb zur Wärmebehandlung der Schienen nach dem Verfahren Sandberg übergegangen. Uebrigens lassen sich auch bereits verlegte Schienen nachträglich vergüten. So werden in Paris seit etwa sechs Monaten verlegte Tramschienen zur Nachtzeit einer Wärmebehandlung unterzogen: Erhitzen mit Azethylen-Sauerstoffbrennern mit nachfolgendem Abschrecken. Die Erfolge sollen gute sein.

Zusammenfassung: Die oberflächlich mit sorbitischem Gefüge versehenen Eisenbahn- und Tramschienen kosten etwa 12% mehr als gewöhnliche Schienen, haben aber etwa doppelte Lebensdauer. Sie zeigen sowohl gegen das Ausquetschen des Materials als auch gegen Riffelbildung erhöhte Widerstandsfähigkeit. Diese Sorbitschicht lässt sich an jedem Schienenmaterial auch nachträglich mit einfachsten Mitteln erzielen.

Aachen, den 22. Januar 1925.

Rob. Bertschinger.

Les turbines de l'Usine de Tourtemagne.¹⁾

Les deux turbines installées dans l'Usine de Tourtemagne, du type Pelton à un injecteur et une roue, sont construites chacune pour développer normalement 10500 ch. sous une chute nette de 700 mètres. Chaque turbine entraîne directement un alternateur à la vitesse de 750 tours/minute. L'accouplement rigide est réalisé au moyen de plateaux venus de forge avec l'arbre des machines. Les parties tournantes d'un groupe reposent sur trois paliers, la turbine n'en possédant qu'un seul, monté extérieurement (figure 1); le palier intermédiaire de l'alternateur supporte donc une partie du poids de la roue de turbine et de la poussée du jet. La roue est formée par une couronne d'aubes en une pièce, en acier coulé, fixée sur un disque venu de forge avec l'arbre (figure 2).

Le régulateur de vitesse, à pression d'huile, est du nouveau type des Ateliers des Charmilles, à réglage accéléro-tachymétrique (brevet suisse No. 100032). Dans ce régulateur, l'action de la masse centrifuge du tachymètre est précédée par l'action, bien plus rapide, d'un accéléromètre, c'est-à-dire d'une autre masse tournante subissant, lors d'une variation du couple moteur, un déplacement angulaire par rapport à l'arbre de rotation. Ainsi, tandis que le tachymètre des régulateurs usuels n'entre en action que progressivement, et une fois la variation de vitesse du groupe commencée, l'accéléromètre, au contraire, se met en fonction au moment même où se produit la variation de puissance, mettant ainsi à profit déjà la plus grande variation de la vitesse angulaire. Le régulateur ainsi constitué possède une sensibilité et une rapidité d'action vraiment remarquables.

La pompe à huile du régulateur, du type rotatif à engrenages, est mue par moteur électrique (figure 1); elle peut aussi, au besoin,

¹⁾ Zur Ergänzung der generellen Beschreibung der Illsee-Turtmann-Kraftwerke auf Seite 286 letzten Bandes (13. Dezember 1924) geben wir die folgenden Mitteilungen wieder, die uns die „Ateliers de Charmilles“ in Genf über die von ihnen für das Kraftwerk Turtmann gelieferten Turbinen zukommen lassen.

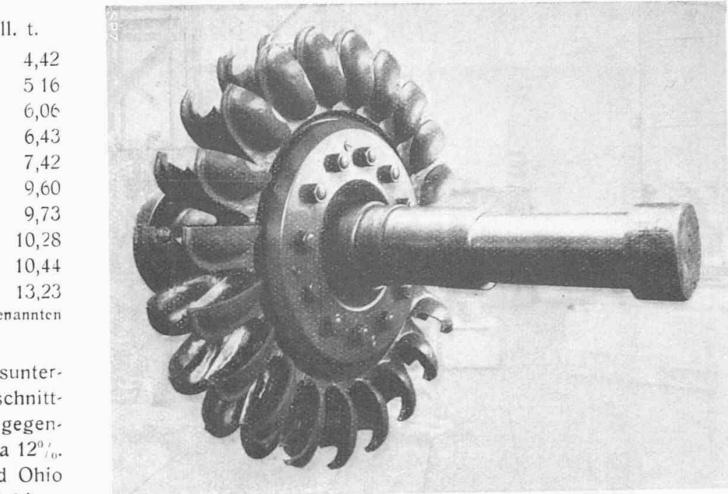


Fig. 2. Roue de la turbine Pelton de 10500 ch.

être entraînée par courroie depuis l'extrémité de l'arbre de la turbine. Les pompes des deux régulateurs sont de plus liées entre elles, de manière que l'une des deux puisse, au besoin, servir pour l'autre de pompe de secours.

Le réglage est à double action par pointeau et déflecteur, selon dispositif breveté (brevet suisse No. 98885).

Le servomoteur actionnant le pointeau est monté sur l'injecteur, ce qui évite tout retard dans la transmission de l'effort de réglage. Le servomoteur commandant le déflecteur est, en revanche, combiné avec le régulateur proprement dit. Ce dernier servomoteur est à contre-pression d'eau. En réglage normal, il permet une action très rapide; en cas de défaut de la pression d'huile, il assure l'action du déflecteur et prévient l'emballement.

Il est prévu en outre divers dispositifs de sécurité permettant de prévenir toute fausse manoeuvre en cas de manque de pression d'huile ou de chute de la courroie de commande du régulateur.

Chaque turbine est précédée de deux vannes, à savoir un robinet et une vanne spéciale, type Ateliers des Charmilles, à clapet autoclave avec by-pass intérieur. Ces deux vannes sont manœuvrées par la pression d'huile provenant de la pompe du régulateur. Si toutefois la pression d'huile venait à faire défaut, un dispositif particulier utilisant la pression hydraulique de la conduite forcée ferait fermer le clapet. C'est le clapet d'ailleurs qui fonctionne normalement, le robinet étant destiné plutôt à assurer la fermeture complète en cas de réparation à l'aval.

Miscellanea.

Deutsche Grossgüterwagen. In Deutschland werden zur Zeit eingehende Versuche ausgeführt über die Gestaltung von Grossgüterwagen, die eine wirtschaftlichere Beförderung von Massengütern erlauben. Die von sieben deutschen Firmen ausgeführten Probe-Grossgüterwagen sind durchwegs für ein Ladege wicht von 50 t gebaut; sie besitzen 64 m³ Inhalt und fassen gestrichen 50 t Kohlen oder 45 t Braunkohlen und mit geringer Ueberhöhung 40 t Koks. Ihre Länge beträgt im Mittel 11 m.

Die verschiedenen Wagenkonstruktionen gehen hauptsächlich in der Gestaltung der Selbstentladevorrichtung auseinander. Diese Selbstentladung wird bei einer Wagenart durch die sattelförmige Ausbildung des Bodens ermöglicht. Sie erfolgt dabei schnell und restlos durch Öffnen von tiefliegenden Klappen in den Wagenseitenwänden. Auf die Forderung einseitiger Entladung konnte nicht eingetreten werden, da sonst die Konstruktion des Wagens, infolge des geringeren Fassungsvermögens, länger und schwerer in bezug auf die Längeneinheit ausfielen wäre, als bei den 15 oder 20 t Wagen. Die Verwendung von Sattelwagen beschränkt sich naturgemäß auf die Beförderung von Schüttgütern. Dieser Umstand ist aber meist belanglos, da in Massenproduktionszentren die Güterausfuhr die Einfuhr bedeutend übersteigt, infolgedessen immer ein grosser Prozentsatz der Wagen leer zurück geführt werden muss, die somit gar nie für den Transport von Stückgütern in Betracht kommen könnte. Konstruktionen bei denen das Ladegut durch Bodenklappen zwischen