Zimmerli, Rudolf

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **7/8 (1886)**

Heft 4

PDF erstellt am: **10.04.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Electrische Wagen. Nach dem System Julien für electrische Strassenbahnwagen, welches bekanntlich auf der Antwerpener Ausstellung mit dem ersten Preise, dem Ehrendiplome, ausgezeichnet worden ist, sind von der Hamburger Strassenbahn-Gesellschaft bei Huber, welcher die Julien'schen und Faure'schen Patente zur Ausführung übernommen hat, zwei electrische Wagen in Bestellung gebracht worden, welche zunächst probeweise in Betrieb gestellt werden sollen.

Der erste dieser Wagen enthält, wie das „Centralblatt für Electrotechnik" berichtet, 33 Plätze und wiegt mit voller Ausrüstung 4830 *kg*, wobei auch das Gewicht der Accumulatoren mit 1200 *kg* mit inbegriffen ist. Der Accumulator besteht aus 96 Zellen, von denen je drei in einem einzigen dreizelligen Behälter vereinigt sind; die Zellen sind aus einer neuen, dem Hartgummi ziemlich ähnlichen, aber ein wenig biegsamen Masse hergestellt. Jede Zelle enthält 15 Platten, 7 positive und 8 negative. Die Platten haben eine Fläche von nur 134 × 147 *mm* und sind etwa 4 *mm* dick. Die Ladung nimmt ca. 8 Stunden in Anspruch. Die Accumulatoren sind in 8 niedrige hölzerne Kästen vertheilt, von denen je vier auf jeder Seite des Wagens in einem Raume unter den Sitzbänken Platz finden. Um diesen Raum zu gewinnen, musste der Wagen höher gestellt werden, da derselbe sonst vom Radkasten eingenommen wird; hiedurch hat übrigens das äussere Aussehen des Wagens wesentlich gewonnen. Die Kästen bewegen sich auf mit Seife oder dergleichen geschmierten Gleitbahnen und können nach Oeffnung von zwei langen, in den Flanken des Wagens angebrachten Klappen leicht nach Aussen herausgezogen werden auf die in der Wagenremise aufgestellten Ladetische, zwischen welche der Wagen gefahren wird. Befindet sich der Wagen an der richtigen Stelle, so kann man die Kästen bequem auf entsprechende Gleitbahnen des Ladetisches hinüberziehen. Die Schaltung der Kästen sowol im Wagen wie auf dem Ladetische geschieht automatisch durch eine besondere Contactvorrichtung. An beiden Seiten der Kästen sind kupferne Contacte angebracht, welche sich auf entsprechend starke Contactfedern schieben und auf diese Weise sowol auf dem Ladetische als im Wagen die erforderlichen Verbindungen herstellen. Von den in vier Gruppen geschalteten Accumulatoren im Wagen führen vier Doppelleitungen nach den Julien'schen Umschaltern, von denen je einer auf jedem Perron angebracht ist. Durch Drehung des zu einer Kurbel ausgebildeten Schlüssels des Umschalters können demselben sechs verschiedene Stellungen gegeben werden, nämlich:

1. Dass keine Verbindung zwischen den Accumulatoren und dem Motor besteht; nur in dieser Stellung des Umschalters kann der Schlüssel, von denen für jeden Wagen nur einer vorhanden ist, aufgesetzt werden.

2. Alle vier Gruppen der Accumulatoren werden parallel geschaltet und mit dem Motor in Verbindung gesetzt.

3. Zwei und zwei Gruppen werden parallel und diese hinter einander geschaltet mit dem Motor verbunden.

4. Zwei Gruppen werden parallel und dann hinter die beiden andern geschaltet.

5. Alle vier Gruppen werden hintereinander geschaltet.

6. Alle 4 Gruppen werden unter sich parallel geschaltet, stehen aber nicht mit dem Motor in Verbindung. In dieser Stellung steht der Umschalter mit aufgesetztem Schlüssel in den Ruhepausen.

Ein Hauptvorzug dieser Anordnung besteht darin, dass verschiedene Geschwindigkeiten ohne Anwendung irgend welcher Stromregulatoren oder Widerstände erzielt werden. Die in den Accumulatoren angesammelte Energie wird also ohne Verlust durch Erwärmung von Widerständen, vielmehr in günstiger Weise verwendet.

Den Stellungen des Schlüssels 2, 3, 4, 5 entsprechend wirken auf den Motor 48, 96, 144 oder 192 V, und dem entsprechend ist auch seine Geschwindigkeit. Der normale Stromconsum beträgt etwa 18 A, bei Steigungen und Curven kann die Stromstärke indessen bis auf 80 A steigen.

Der Motor ist eine Siemens-Serienmaschine, mit ca. 0,6 Ω Widerstand, welche unter dem Wagen aufgehängt ist, und ihre Kraft mittelst Hanfseilen auf eine zwischen beiden Laufachsen befindliche Blindachse abgibt; von hier aus wird die Kraft mittelst Kette auf die Laufachse abgegeben. Die Umkehrung der Drehrichtung der Maschine wird durch Veränderung der Bürstenstellung bewirkt; es sind zwei besondere um ca. 90° verdrehte Bürstenpaare vorhanden, von denen zur Zeit nur 1 Paar anliegt. Die einmalige Ladung genügt, um den Wagen 50 *km* vorwärts zu treiben. Da ein solcher Wagen täglich 100 *km* zurückzulegen hat, so genügt eine einmalige Auswechslung der Accumulatoren.

Die mit diesem Wagen vorgenommene Probefahrt hat ein ausgezeichnetes Resultat gegeben. Die Bewegung des Fahrzeuges war wesentlich ruhiger und angenehmer, als man solches bei Pferdebahnen gewohnt ist, auch ruhiger als z. B. auf der Frankfurter electrischen Eisenbahn. Der Wagen setzt sich sanft in Bewegung und das Anwachsen der Geschwindigkeit erfolgt beinahe gleichmässig, so dass heftige Stösse, welche sich beim Anfahren des Wagens in Frankfurt bemerkbar machen, beim Hamburger Wagen ganz ausgeschlossen sind.

Wagen mit silberplattirten Aussenwänden werden versuchsweise von der South-Eastern-Bahn in England eingeführt. Der zahlreichen Tunnels wegen leidet nämlich die Lackirung der Personenwagen sehr und es muss dieselbe oft erneuert werden. Die Direction der genannten Eisenbahngesellschaft will nun den Versuch machen, die Personenwagen I. und II. Classe mit electrisch-silberplattirten Stahlfüllungen zu verkleiden. Ob dadurch eine Erparniss erzielt wird — eine solche Verkleidung ist jedenfalls sehr kostspielig — und ob bei hellem, warmem Wetter Wagen mit blanker Metallverkleidung nicht ausserordentlich heiss werden, erscheint uns fraglich.

Concurrenzen.

Geibel-Denkmal. Der geschäftsführende Ausschuss für die Errichtung eines Denkmals zur Erinnerung an den Dichter Emanuel Geibel erlässt soeben ein Preisausschreiben zur Erlangung von bezüglichen Entwürfen im Modell. Das Denkmal soll auf dem Koberg zu Lübeck aufgestellt werden und einen Kostenaufwand von 40 000 Mark nicht überschreiten. Preise: 1500, 1000 und 500 Mark. Termin: 22. Januar 1887. Die näheren Bestimmungen, nebst Situationsplan und einer Photographie des Aufstellungsortes können bei Herrn Consul Hermann Fehling (in Firma Piehl & Fehling) in Lübeck bezogen werden.

Städtisches Museum in Metz. Bei dieser in Bd. VII, No. 9 erwähnten Preisbewerbung wurden, abweichend von der Ausschreibung, vier Preise vertheilt und zwar ein erster von 1300 Mark nebst drei gleichwerthigen zweiten von je 900 Mark. Den ersten Preis erhielt Herr Architect Ludwig Becker in Mainz, die drei zweiten wurden den Herren Architecten Hartel & Neckelmann in Leipzig, Münzenmayer in Metz und Peters & Sehring in Berlin zugesprochen. Zum Ankauf wurden empfohlen, die Entwürfe der HH. Auburtin in Paris, Strokirk in Berlin und Wolff in Strassburg. Ehrenerwähnungen erhielten die Arbeiten der HH. Braunwald in Metz, Müth in Leipzig und Dr. Warth in Carlsruhe. Im Ganzen sind 35 Entwürfe eingesandt worden.

Necrologie.

† **Rudolf Zimmerli.** Am 30. Juni starb in Aarau 61½ Jahre alt: Rudolf Zimmerli, Architect von Aarburg, und Mitglied des schweiz. Ingenieur- und Architecten-Vereins. Der Verstorbene war in seiner Berufsthätigkeit, als Soldat und im Kreis der Freunde, wegen trefflichen Eigenschaften ein sehr geschätzter Mann.

Geboren den 22. Februar 1828, besuchte er die Schulen von Aarburg, erhielt dort zunächst eine Ausbildung als Zimmermann, bereitete sich in Aarau zu weiterem vor und besuchte im Jahre 1847/1848 die Bauacademie in Berlin. Hier war es, wo er unter Anleitung der Nachfolger Schinkels, zum begeisterten Kunstjünger wurde. Auch an den damaligen Volksbewegungen nahm er mit mehreren seiner Schweizer Freunde lebhaften Antheil. In die Schweiz zurückgekehrt traf er den Beginn der ersten Periode der Eisenbahnen und wendete sich mit Vorliebe dem Bau derselben zu. Er wirkte dabei mit bestem Erfolg als Bauführer, Sectionsingenieur und Unternehmer, sowie auch bei Ausführung der Juragewässercorrection. Im Militärdienst hat er sich als Hauptmann der Aarg. Pontonnier-Compagnie No. 2 ausgezeichnet und lebt so in der Erinnerung seiner Waffengenossen fort. Aber auch an ihn sind bittere Erfahrungen des Lebens herangetreten. Er hat ihnen mannhaft die Stirne geboten, bis ein langjähriges Lungenleiden seine kräftige Natur brach.

Zimmerli war ein ganzer Mann im Character und Beruf. Alle, welche ihn näher kannten, werden ihn in treuer Erinnerung bewahren.

Z.

Redaction: A. WALDNER
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Druck von Zürcher & Furrer in Zürich.