Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **57/58 (1911)**

Heft 14

PDF erstellt am: **24.04.2024**

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.

Was dann Leistung, Anfahen, Wirkungsgrad und das Funktionieren der verschiedenen Organe anbetrifft, so haben die Versuche gezeigt, dass die Lokomotive vollkommen den Erwartungen entsprach, die auch bei hohen Anforderungen an eine erstmalige Ausführung gestellt werden konnten. Ich glaube nicht, dass irgend ein erfahrener Ingenieur voraussetzen wird, dass eine erste Lokomotive, die nach vollkommen neuen Ideen konstruiert wurde und die fast ausschliesslich neue Maschinen und Apparate enthält, sofort zu einem definitiven Typ ausgebildet werden kann. — Wenn also im Gegensatz zur Auffassung des Verfassers Ihres Artikels, der Antrieb durch konische Räder und elastische Kupplungen *auch nicht ein einziges Mal* im Laufe der auf nahezu ein Jahr sich erstreckenden Versuche versagte oder zu Störungen Veranlassung gegeben hat, so liess doch die Rücksicht auf eine grössere Einfachheit und insbesondere Gewichtsreduktion den Uebergang von mehreren Motoren zu einem einzigen und daraus folgend Pleuelstangenantrieb angezeigt erscheinen. —

Das wollte ich durch den Ausdruck „véritablement pratique“ andeuten, dessen Herausreissen aus dem Zusammenhang zu einer Auslegung in dem Artikel Ihrer Zeitschrift geführt hat, die ich hier richtig stellen möchte.

Was dann weiter im Projekte einer neuen Lokomotive die Wahl der Frequenz von 15 Perioden anbetrifft, so wurde dieselbe keineswegs gewählt, weil die Redresseurs bei 25 Perioden nicht günstig arbeiteten, sondern einfach, weil dieses Projekt für eine Linie bestimmt war, bei der 15 Perioden vorgeschrieben wurden.

Die Redresseurs können gleich gut für Frequenzen von 15, 25 und selbst 50 Perioden gebaut werden, einzig und allein wird dann die Spannung der Traktionsmotoren entsprechend dieser Frequenz variieren. Sie würde etwa 1000 Volt bei 15 Perioden, 600 Volt bei 25 Perioden und 300 Volt bei 50 Perioden betragen.

Ich hoffe, verehrter Herr Direktor, dass Sie dieser berichtigen Antwort einen guten Empfang zu Teil werden lassen und verbleibe mit dem Ausdruck meiner vorzüglichen Hochachtung:

L'Ingénieur Principal de la 3^{ème} Division du Matériel.

R. Auvert.“

Der Verfasser der fraglichen Notiz in Nr. 2, Band LVIII, äussert sich zu vorstehender Einsendung wie folgt:

„An die Redaktion der Schweizerischen Bauzeitung
Zürich.“

In Beantwortung der obenstehenden Zuschrift des Herrn Oberingenieur R. Auvert gestatte ich mir festzustellen, dass darin, nach meiner Auffassung, eine tatsächliche Unrichtigkeit in meiner Notiz über die Fahrversuche Cannes-Grasse nicht nachgewiesen wird. Wenn die Anwendung konischer Rädergetriebe und elastischer Kupplungen schon beim zweiten Entwurf einer Lokomotive von etwa 2000 PS verlassen wird, so ist das doch sicher bezeichnend genug, auch wenn die erste Ausführung im ersten Betriebsjahr noch keine bezüglichen Mängel aufwies und zunächst nur eine „grössere Einfachheit und insbesondere Gewichtsreduktion den Uebergang von mehreren Motoren zu einem einzigen und daraus folgend Pleuelstangenantrieb angezeigt erscheinen“ liess. Und wenn ich weiter den Standpunkt vertrete, dass beim heutigen Stand der Erstellung von Einphasenmotoren grosser Leistung, insbesondere bei der günstigen Periodenzahl von 15 Perioden, ein Redresseur als nicht mehr gerechtfertigt anzusehen sei, so kann ich wiederum geltend machen, dass eben bei Weglassung eines solchen Redresseurs nochmals eine „grössere Einfachheit und insbesondere Gewichtsreduktion“ eintreten wird. Der Hinweis, dass die auf der ersten Redresseur-Lokomotive vorgenommenen Messungen vorzügliche Resultate ergaben, genügt nicht, um das Redresseur-System neben dem direkten Einphasen-System als konkurrenzfähig erscheinen zu lassen. Zu dem Vorwurf der oberflächlichen Lektüre des interessanten Berichtes von Herrn Auvert gestatte ich mir zu bemerken, dass ich während langer Jahre die verschiedenen Umformer-Bestrebungen vom Panchahuteur bis zum Redresseur aufmerksam verfolgte, selbst Zeit mit bezüglichen Bestrebungen verlor,¹⁾ schliesslich als mehrjähriger Mitarbeiter bei den denkwürdigen Versuchen von Seebach-Wettingen²⁾ den drastischen Anschauungsunterricht eines direkten Vergleichs

¹⁾ Ich verweise auf meinen Aufsatz: „Elektrische Zugförderungseinrichtung mit fahrbarem Umformer und Drehfeldtriebmotoren mit Kurzschlussankern“ in „Elektrische Bahnen und Betriebe“ vom 13. Juni 1906.

²⁾ Vergleiche Band LI Seite 185 und Band LIV Seite 54.

von Umformer- und Nichtumformer-Wechselstromlokomotiven geniessen durfte und nunmehr gründlich von jedem Umformer-Optimismus geheilt bin. Ich gebe gerne zu, dass das Redresseur-System, besonders für niedrige Periodenzahlen, eine hohe Stufe der „Umformerei“ darstellt, ich erwarte aber doch, dass auch Herr Auvert sich von ihm noch wird lossagen müssen, wenn er in Konkurrenz mit reinen Einphasensystemen treten wird.

Zürich, den 25. September 1911.

Dr. W. Kummer, Ingenieur.“

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Zirkular des Central-Comités

an die

Mitglieder des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins.

Werte Herren Kollegen!

Wie Sie wissen, hat die Generalversammlung unseres Vereins vom 27. August in St. Gallen an Stelle des demissionierenden Herrn Oberst G. L. Naville als Präsident für eine Amtsdauer von zwei Jahren gewählt:

Herrn Direktor H. Peter, Ingenieur in Zürich.

Das Central-Comité hat sich in seiner Sitzung vom 19. September folgendermassen konstituiert.

Präsident: Herr Direktor H. Peter, Ing., Zürich.

Vizepräsident: Herr Prof. Dr. F. Bluntschli, Zürich II.

Quästor: Herr Stadtgenieur V. Wenner.

Wir bitten Sie, von dieser Aenderung in der Leitung des Vereins Kenntnis zu nehmen.

Wir erinnern Sie ferner daran, dass die Generalversammlung in St. Gallen die *neuen Statuten* einstimmig angenommen hat und übermitteln Ihnen in der Beilage ein Exemplar derselben.¹⁾

Die Generalversammlung hat ferner dem *Reglement für die Geiser-Stiftung* die Genehmigung erteilt und legen wir Ihnen ein Exemplar desselben bei.²⁾

Die Delegiertenversammlung vom 27. August in St. Gallen hat den vorgelegten Entwurf von „*Normalien für die Berechnung und Annahme des kubischen Einheitspreises bei Hochbauten*“ mit einer kleinen Ergänzung genehmigt. Wir legen Ihnen ein Exemplar bei³⁾ und ersuchen Sie, die darin enthaltenen Bestimmungen anzuwenden. Die Normalien können zum Preise von 10 Cts. pro Stück durch das Sekretariat bezogen werden.

Mit kollegialem Gruss!

Zürich, den 19. September 1911.

Für das Central-Comité des S. I. & A. V.

Der Präsident: Der Sekretär:

H. Peter. Ing. A. Härry.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

On cherche pour le Chili un *ingénieur* de 35 à 45 ans ayant déjà rempli le poste de Directeur ou Sous-directeur dans les mines et qui connaisse, autant que possible, la métallurgie du Cuivre. (1706)

Gesucht ein im modernen Wasserturbinen- und allgemeinen Maschinenbau erfahrener, selbständiger *Konstrukteur* nach Spanien. Kenntnis der französischen Sprache nötig. (1710)

Gesucht für das Bureau des Stadtgenieurs einer bedeutenden Stadt in Niederl. Indien ein *Ingenieur* als Adjunkt des Stadtgenieurs. Kenntnis der holländischen Sprache unerlässlich. (1722)

Für ebendasselbe ein *Ingenieur* als Bureauchef des Konstruktionsbureau. Kenntnis der holländischen Sprache erfordert. (1723)

On cherche un *ingénieur mécanicien* ou *chimiste*, âgé de 25 à 30 ans et de bonne tenue pour une fabrique de sucre en Russie. Il doit connaître le français et l'allemand et avoir les aptitudes pour remplacer le Directeur après s'être mis au courant. (1724)

On cherche pour une importante fabrique de machines de la Suisse Orientale un *ingénieur* ou technicien, de langue française, disposant d'une bonne instruction générale pour la correspondance technique et des travaux s'y rapportant. (1729)

Auskunft erteilt:

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

¹⁾ Siehe unter Vereinsnachrichten Seite 134 dieses Bandes.

²⁾ Gelangt in der nächsten Nummer zum Abdruck.