

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **71/72 (1918)**

Heft 7

PDF erstellt am: **20.05.2024**

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.

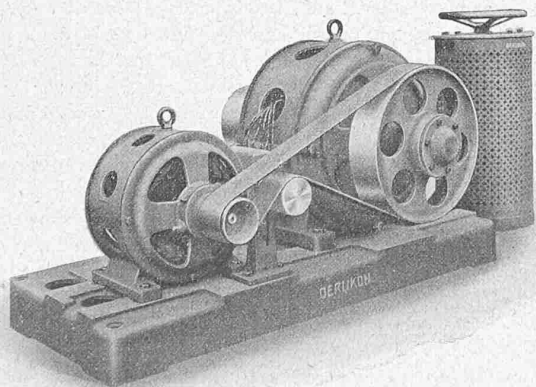
Haftungsausschluss

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.

Miscellanea.

Die Abstufung des Bremsdrucks bei der selbsttätigen Einkammer-Druckluftbremse bildete den Gegenstand eines Vortrages von Direktor *Hildebrand* von der Knorr-Bremse A.-G. vor dem Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure. Wie der Vortragende ausführte, hat die selbsttätige Einkammer-Druckluftbremse zwar die wichtige Eigenschaft, dass bei ihr der Bremsdruck sehr schnell zur Wirkung kommt, sodass sie die früher bei den Preussischen Staatsbahnen eingeführte, langsam anziehende Zweikammerbremse verdrängt hat, hingegen fehlt ihr die der letztern eigentümliche vollständige Abstufbarkeit auch nach unten. Der Ingenieur *Oppermann* patentierte, im übrigen aber nicht weiter verfolgte Gedanke, beide Bremsen gleichzeitig an einem Wagen zu verwenden, ist, wie Ueberlegung und Versuche zeigen, verfehlt, da die Zweikammerbremse erst nach der Einkammerbremse zur Wirkung kommt, sodass die geringen Bremskräfte, die gerade beim Befahren von Gefällen die wichtigsten sind, doch nicht stufenweise abgeschwächt werden können. Die Versuche, die Abstufbarkeit der Einkammerbremse ohne Zuhilfenahme der Zweikammerbremse zu erreichen, wurden, soweit sie praktische Bedeutung gewonnen haben, vom Vortragenden aufgeführt. Bei einer ersten Gruppe dieser Versuche wird die Abstufbarkeit durch Hinzufügung einer zweiten nicht selbsttätigen Einkammerbremse erreicht. Die zweite Gruppe versucht sie durch eine besondere Ueberwachung der Auslassöffnung am Steuerventil zu erzielen. Die Vorschläge der dritten Gruppe befassen sich mit einer Beeinflussung des Steuerkolbens selbst, um die Lösung der Bremse zu unterbrechen. In diese letzte Gruppe fällt die Kunze-Knorr-Bremse¹⁾, bei der das Steuerventil für die Abstufung der Bremskraft von einem eine Druckluft-Uebersetzung bewirkenden zweikammerigen Hilfsbehälter beeinflusst wird. Diese Lösung hat sich allein als wirklich brauchbar erwiesen. Die Versuchsfahrten auf der Arlbergbahn haben gezeigt, dass sie auch den höchstgespannten Ansprüchen der österreichischen Eisenbahn-Fachleute entspricht. — Der Vortrag soll demnächst ausführlich in Glasers Annalen veröffentlicht werden.

Drehstrom-Motorgruppen mit Stufenregulierung der Geschwindigkeit. Wenn auch bereits vor einem Jahrzehnt seitens der *Maschinenfabrik Oerlikon* Drehstrommotoren mit fünf und sechs Geschwindigkeitsstufen gebaut worden sind²⁾, so beschränkte sich bis heute die Ausführung von Stufenmotoren für kleinere Leistungen unter 30 PS, der konstruktiven Schwierigkeiten wegen, in der Regel auf vier Geschwindigkeitsstufen. Durch die Kombination zweier Stufenmotoren zu einer Motorgruppe wird es nun aber möglich, mit einfachen Mitteln auch für kleinere Leistungen mehr als vier Geschwindigkeitsstufen zu erzielen. Die von der genannten Firma



Drehstrom-Motorgruppe mit Stufenregulierung der Geschwindigkeit.

gewählte Anordnung, wie sie für den Antrieb einer Stoffdruckmaschine ausgeführt wurde, ist aus dem beigegebenen Bilde ersichtlich. An dem der Antriebseite entgegengesetzten Wellenende trägt der Hauptmotor eine als Freilaufkupplung ausgeführte Riemenscheibe, über die die Leistung des Hilfsmotors auf die Antrieb-

¹⁾ Vergl. die Notiz „Zur Einführung einer durchgehenden Luftdruckbremse für Güterzüge in Deutschland“ in Band LXX, Seite 47 (28. Juli 1917).

²⁾ Ueber die ersten sechsstufigen Motoren ist in Band LIV, Seite 170 (18. Sept. 1909) ausführlich berichtet worden.

welle übertragen wird, während bei Betrieb des Hauptmotors allein infolge des Freilaufs die Welle des Hilfsmotors nicht mitgenommen wird. Die Riemen-Uebersetzung vom Hilfsmotor auf den Hauptmotor ist so gewählt, dass mit dem Hilfsmotor die niedrigeren Umlaufzahlen an der Antriebswelle erreicht werden, sodass der Hilfsmotor kleiner ausfällt, als der Hauptmotor. Bei der hier abgebildeten Gruppe beträgt z. B. die Leistung des 8- und 4-poligen Hilfsmotors 2,0, bezw. 3,0 PS, jene des 12, 8, 6 und 4-poligen Hauptmotors 4,0, 5,5, 7,5, bezw. 10,0 PS, wobei die an der Antriebswelle erreichbaren Drehzahlen 175, 350, 470, 715, 960 und 1450 sind, und zwar bei wenig veränderlichem Wirkungsgrad, bezw. Leistungsfaktor. Führt man den Hilfsmotor ebenfalls vierstufig aus, so lässt sich auf einfache Weise eine Antriebgruppe für acht Geschwindigkeitsstufen bilden. Auch können durch entsprechende Wahl der Riemenübersetzung die vom Hilfsmotor abhängenden Drehzahlen der Antriebswelle zwischen jenen des Hauptmotors eingeschoben werden, wodurch bei kleinerem Regulierbereich eine feinere Abstufung erzielt wird.

Verschiebung eines 27 m langen gewölbten Portals. Das Portal des Friedhof-Einganges in Los Angeles (Cal.) bildet einen Mauerkörper von 31 m Länge mit zwei Bogenöffnungen, deren grössere eine Spannweite von 12 m aufweist. Da dieser Bogen ohne Eiseneinlagen hergestellt ist, stellt die infolge einer Strassen-Korrektion notwendig gewordene Verschiebung eines 27 m langen und 125 t schweren Teils des Portals um 6 m auch bei Berücksichtigung der Erfahrungen, über die die Amerikaner auf diesem Gebiete verfügen, immerhin eine bemerkenswerte Leistung dar. Wie wir der „Oesterr. Wochenschrift f. d. öffentl. Baudienst“ entnehmen, wurden vor der Verschiebung zunächst die Bögen unterspreizt und sodann das ganze Bauwerk mittels eines vollständigen Gerüsts auf Eisenträger und Schienen übertragen; darauf wurden nach Hebung des zu verschiebenden Teils die Rollen und Geleise untergeschoben. Die Verschiebung selbst erfolgte mit Hilfe von Winden und hatte keinerlei Beschädigung des Baues zur Folge. Die gesamten Arbeiten nahmen zehn Tage in Anspruch, während die Kosten nur etwa die Hälfte jener betrugen, die das normale Abtragen und die Wiederaufführung des Bauwerkes verursacht hätten.

Société des Ingénieurs civils de France. Dem an der Versammlung vom 28. Dezember 1917 vom Vorsitzenden A. *Herdner*, Vizepräsident des Vereins, verlesenen Jahresbericht entnehmen wir, dass die „Société des Ingénieurs civils de France“ im verlaufenen Jahre zehn Sitzungen abgehalten hat. Fünf derselben wurden durch die Verhandlungen über die Reform des Hochschul-Unterrichts in Anspruch genommen; wir haben darüber auf Seite 201 letzten Bandes (27. Oktober 1917) zusammenfassend berichtet. Die Mitgliederzahl des Vereins belief sich am Ende des Berichtjahres auf 3913 gegenüber 3879 zu Ende des Vorjahres. Die an den Versammlungen gehaltenen Vorträge sind in üblicher Weise im Bulletin des Vereins im Wortlaut veröffentlicht.

Schweizer Mustermesse 1918. Die Anmeldungen für die zweite, vom 15. bis 30. April d. J. abzuhaltende Schweizer Mustermesse sind über Erwarten zahlreich eingegangen. Ungeachtet der überaus grossen Rohstoffschwierigkeiten und der in einigen Industriezweigen bestehenden überreichen Absatzgelegenheiten beträgt die Teilnehmerzahl wieder rund 1000. Ebenso haben sich bereits zahlreiche Einkäufer angemeldet.

Verbreitung der drahtlosen Telegraphie. An radiotelegraphischen Stationen, soweit deren Erstellung dem Internationalen Bureau des Welttelegraphenvereins in Bern mitgeteilt worden ist, waren nach dem „Journal télégraphique“ Ende 1917 687 Küstenstationen (Ende 1913: 598), 5338 (3902) Schiffstationen und 88 Landstationen vorhanden.

Konkurrenzen.

Bebauungsplan der Gemeinde Grenchen. Anlässlich der Darstellung des Ergebnisses in letzter Nummer ist beim II. Preis, Projekt „Alt und Neu“, der Name des Mitverfassers Ingenieur H. *Schneebeli* in Biel versehentlich weggeblieben. Die vollständigen Verfasser-Namen sind also die bereits Seite 281 letzten Bandes (15. Dezember 1917) von uns mitgeteilten.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.
Dianastrasse 5, Zürich 2.