

# Die internationale electrotechnische Ausstellung in Frankfurt a.M. 1891

Autor(en): **Denzler, A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **17/18 (1891)**

Heft 17

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-86176>

## **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.

raum aus ist jede dieser Terrassen durch nicht weniger als vier Thüren zugänglich und es ist die Möglichkeit geboten, von diesen Terrassen aus durch den bereits erwähnten Gang und das Foyer das Haus zu verlassen, ohne den Zuschauer-raum wieder betreten zu müssen. Der in diesem Geschoss befindliche zweite Rang des Zuschauerhauses enthält in 6 Prosceniumslogen 36 Plätze, ferner in den ersten 6 Reihen des Balcons 259 Plätze und in den letzten 4 Reihen, der sogenannten Tribüne, 129 Plätze, zusammen also 424 Plätze.

*Das Dach.* Ueber dem zweiten Rang erhebt sich die schwach gewölbte Saaldecke, die ganz aus Eisen und Beton hergestellt ist, bedeckt vom eisernen Dachstuhl mit dem Ventilations-Laternenaufsatz, in den sämtliche Abluftcanäle einmünden und welcher auch den eventuell aufgezo- genen Kronleuchter aufnehmen kann. In diesem Dachwerk befindet sich ferner der Exhaustor zum Ansaugen der verbrauchten Luft, welcher electricisch angetrieben wird, ebenso ist daselbst die Rheostaten-Aufstellung untergebracht.

## Die internationale electrotechnische Ausstellung in Frankfurt a. M. 1891.

Von Dr. A. Denzler, Ingenieur,  
Privatdocent für Electrotechnik am eidg. Polytechnikum.

### III.

Die Betrachtung der besprochenen Gleichstrommaschinen in ihrer Gesamtheit lässt zunächst deutlich erkennen, dass die neuen grundlegenden Anschauungen und Regeln über den Bau von dynamo-electrischen Maschinen, welche man den Engländern Hopkinson und Kapp verdankt, von den deutschen Elektrikern fast ohne Ausnahme adoptirt worden sind. Unter dem Einfluss dieser Ideen hat man auch in Deutschland seit etwa vier Jahren beinahe sämtliche ältern Maschinenmodelle umgebaut und einen Theil derselben ganz aufgegeben und durch bessere und einfachere neue Modelle ersetzt.

Viele Varianten älterer Typen verdanken ihre Entstehung allerdings weniger der Bestrebung, eine vollkommene Maschine zu schaffen, sondern lediglich der Absicht eine Form zu finden, welche derjenigen von renommirten Modellen möglichst nahe kommt, ohne eine blosser Copie derselben zu sein; dass hiebei manche Rückschritte vorkamen, ist leicht nachzuweisen; wirklich verfehlte Constructions sind wenige vorhanden. An der Pariser Ausstellung von 1881 gehörten grössere Dynamomaschinen mit funkenfreiem Gang zu den Sehenswürdigkeiten; bei den meisten wurde ein grosser Procentsatz der erzeugten electricischen Energie bereits am Collector in Licht umgesetzt, wogegen in Frankfurt schlecht functionirende Maschinen wirklich Ausnahmen bilden.

Die Trommelarmaturen, welche des höhern Nutzeffects wegen bis vor wenigen Jahren den Ringankern gegenüber einen wesentlichen Vorsprung erreicht hatten, sind in ihrer Anwendung heute entschieden im Rückgang begriffen. Die Erfahrung hat eben gezeigt, dass von einem gewissen Punkte an eine Erhöhung der Betriebssicherheit viel wichtiger ist als die Vergrösserung des Nutzeffectes. Die Zahl der ausgestellten Ringmaschinen mag sich zu derjenigen von Trommelmaschinen verhalten wie 3 : 2.

Die Grösse der Berührungsfläche zwischen Bürsten und Collector wird nach sehr verschiedenen Regeln berechnet; bei Maschinen von ungefähr gleicher Grösse und gleicher Stromstärke variiert sie von 1 mm<sup>2</sup> bis 4 mm<sup>2</sup> pro Ampère; bei mehreren Maschinen dürfte die Funkenbildung und Erwärmung des Collectors einzig die zu starke Beanspruchung der Contactfläche zur Ursache haben. Das Einlöthen der Armaturdrähte in die Collectorlamellen wird immer noch mit Vorliebe betrieben, trotzdem diese Befestigungsmethode mit Rücksicht auf spätere Reparaturen stets einen schwachen Punkt bildet, verglichen mit gut verschraubten Drahtanschlüssen. Als Material für die Collectorlamellen dient in den meisten Fällen Bronze oder hartgezogenes Kupfer und neuerdings auch Aluminium-

messing. Siemens & Halske verwenden bei vielen Maschinen immer noch Eisenlamellen, die durch Luft von einander isolirt sind.

Die Mehrzahl der Collectoren ist mit vulcanisirtem Fibre isolirt; doch wird jetzt auch häufig Holzpapier benutzt, während Glimmer trotz seiner vorzüglichen Eigenschaften verhältnissmässig selten verwendet ist.

Die Collectorbürsten sind zum grössten Theil aus dünnem Kupferblech hergestellt; solche aus Kupferdraht oder aus Kupferdrahtgeflecht sind viel seltener, ebenso Messingblechbürsten. Kohlenbürsten finden sich ziemlich häufig bei Electromotoren, namentlich bei solchen, welche abwechselnd vor und rückwärts laufen müssen. Die Thomson-Houston-Gesellschaft wendet auch bei ihrer Primärmaschine von 44 kw Kohlenbürsten mit gutem Erfolg an; dieselbe zeigt selbst bei starker Beanspruchung weder Funkenbildung, noch eine ungewöhnliche Erwärmung des Collectors.

Unter den Vielpolmaschinen überwiegen diejenigen mit reducirter Zahl der Stromabnahmestellen, d. h. bei denen die Armaturen so gewickelt werden, dass z. B. anstatt vier oder sechs symmetrisch um den Collector herum angeordneten Bürstengruppen nur deren zwei nöthig sind, welche in Abständen von 90° bzw. 60° oder 180° aufliegen. Von der Anwendung sehr breiter Collectorbürsten ist man dabei ganz abgekommen; bei fast allen besser gebauten Maschinen von über 6 kw Nutzleistung besteht jeder Stromabnehmer mindestens aus zwei oder mehr Bürsten von 3—5 cm Breite, bei vielen Maschinen sind die Bürstenhalterstiften drehbar gemacht, um sämtliche Bürsten gleichzeitig an den Collector anlegen oder von demselben abheben zu können. Unter den Bürstenhaltern selbst finden sich manche von sehr einfacher und doch leicht regulirbarer Form.

Der Ausführung der rein mechanischen Constructions- details wird immer mehr Aufmerksamkeit geschenkt; die Armaturwellen werden im Allgemeinen stärker berechnet, die Lagerdimensionen sind reichlicher bemessen; Supports, Fundamentplatten, Riemenrollen zeigen durchschnittlich gefälligere und kräftigere Proportionen, unter den Schmier- vorrichtungen begegnet man bei grössern Maschinen sehr häufig dem System mit Schleifringen; dasselbe vereinigt die Vortheile einer wirklich continüirlichen Schmierung mit demjenigen bedeutender Oelersparniss. Die damit gemachten Erfahrungen werden durchweg als sehr günstige bezeichnet, auch bei Maschinen mit schnell laufenden Wellen.

Für den Antrieb der Dynamomaschinen, soweit dieselben nicht mit ihren Motoren gekuppelt sind, dienen zum grössten Theil Lederriemen worunter etwa 20% sog. Kettenriemen; Gummi-, Balata-, Kameelhaar- und Baumwollriemen und -Seile sind nur vereinzelt angewendet; so gute Dienste diese neuern Fabricate in gewissen Fällen leisten, so vermögen sie eben trotz aller Anstrengung die Lederriemen nicht zu verdrängen. Baumwollseile eignen sich ohnehin selten für den Antrieb von Dynamomaschinen, denn gewöhnlich kommt man auf viel zu kleine Seilrollendurchmesser, durch deren Anwendung die Vortheile dieses Systems von vornherein verloren gehen.

Es mag angezeigt sein, bereits an dieser Stelle einige kurze Bemerkungen über die ausgestellten Betriebsmotoren anzuschliessen; ein einlässliches Referat über diesen reichhaltigen Gegenstand überlasse ich einer berufenern Feder. Bekanntlich wurden vor noch nicht all zu langer Zeit die grossen Fortschritte der Electrotechnik von manchen Maschinen- ingenieuren entweder von oben herab, öfters aber noch mit scheelen Augen angesehen; hätten sich inzwischen die Ansichten über diesen Gegenstand nicht bereits abgeklärt, so würde die Frankfurter Ausstellung wol am beredtesten Zeugnis davon ablegen, wie sehr jene Concurrenzbefürchtungen unbegründet waren und wie oft im Gegentheil die Bedürfnisse der Electrotechnik auf dem Gebiete des allgemeinen Maschinenbaues, hauptsächlich auf demjenigen der Dampfmaschinen und Gasmotoren zu zahlreichen Neucon- structionen und wichtigen Verbesserungen die unmittelbare Veranlassung gegeben haben.

Die Dampfmaschinenregulatoren der renommiertesten Fabriken, welche den Anforderungen, wie sie z. B. in der Textilindustrie gestellt werden, vollkommen entsprachen, genügten zumeist für Glühlichtanlagen nicht mehr. Es wurden daher empfindlichere Regulatoren gebaut, mit deren Hilfe sich jetzt ein viel höherer Gleichförmigkeitsgrad erreichen lässt als man früher für möglich hielt; so sollen bei mehreren von den an der Ausstellung im Betrieb befindlichen Dampfmaschinen die Geschwindigkeitsvariationen zwischen Vollbelastung und Leerlauf  $1\frac{1}{2}$ —2 % nicht übersteigen.

Es galt lange Zeit als eine unerfüllbare Bedingung öconomisch arbeitende, schnell laufende Dampfmaschinen zu bauen, d. h. solche, die mehr als 100—120 Touren in der Minute machen; heute sind 300 P. S.-Maschinen ausgestellt, welche 250 Touren machen und für die der Constructeur einen geringern Dampfconsum, 8 kg pro indic. P. S., garantiert als 1885 für die besten langsam laufenden Maschinen. Die Zahl der kleinern Schnellläufer beträgt gegenwärtig bereits mehrere Hundert. An der Ausstellung sind allein gegen 30 Systeme vertreten, deren Tourenzahl zwischen 250 und 500 schwankt. Man ist zwar vor einiger Zeit noch weiter, bis auf 700 und 800 Touren gegangen, doch hat sich dann ergeben, dass es vortheilhafter ist, auch die zu kuppelnden Dynamomaschinen für kleinere Tourenzahlen umzubauen, um innerhalb der angegebenen Grenzen zu bleiben; von einer gewissen Geschwindigkeit an macht sich neben der schlechten Dampfausnutzung eine mit der Tourenzahl rasch zunehmende mechanische Abnutzung und ein grosser Verbrauch an Schmiermaterial geltend.

Da fast immer beschränkte Raumverhältnisse die hauptsächlichste Veranlassung bilden, um die Dynamomaschinen mit den Motoren direct zu kuppeln, so erklärt sich leicht, dass unter den ausgestellten Neuconstructions die verticalen Dampfmaschinen besonders zahlreich vertreten sind.

Von den grösseren Dampfmaschinen mögen besonders erwähnt werden: Eine verticale, mit dreifacher Expansion und Condensation arbeitende Maschine von Kuhn in Stuttgart-Berg, welche bei 12 Atmosphären Admissionsdruck und 120 Touren pro Minute 600 P. S. entwickeln kann, die Cylinderdurchmesser betragen 50 cm bezw. 80 und 120 cm, der Kolbenweg 60 cm.

Eine verticale zweicylindrige Compoundmaschine ohne Condensation aus der Maschinenfabrik in Buckau; dieselbe dient zum Antrieb der direct gekuppelten 300 kw Wechselstrommaschine von Siemens & Halske und leistet bei 160 Touren 450 P. S. effectiv.

Unter den horizontalen Maschinen zeichnet sich eine 150 P. S. Compoundmaschine von Gebrüder Sulzer durch ihren ausserordentlich gleichförmigen Gang aus; trotzdem die von ihr angetriebenen Dynamos der Firma Helios sehr starken Belastungsvariationen unterworfen werden, kann ihre Tourenzahl practisch als constant gelten. Besondere Aufmerksamkeit erregt eine 100 P. S. Compound-Halblocomobile von R. Wolf in Buckau-Magdeburg als Repräsentant des grössten Typus der nicht stationären Maschinen.

Den Constructeuren von Gasmotoren ist es nun auch gelungen, eincylinde Motoren zu bauen, deren Gleichförmigkeitsgrad sehr wenig hinter demjenigen der viel theuern und mehr Platz beanspruchenden Zweicylindermotoren zurücksteht; solche Motoren, wie sie von der Gasmotorenfabrik Deutz und Gebrüder Körting vorgeführt werden, dürften für die meisten Einzelbeleuchtungsanlagen mit einfachen Betriebsverhältnissen vollständig ausreichend sein.

H. Queva & Cie. in Erfurt haben ein Turbinenmodell mit automatischer hydraulischer Regulirung ausgestellt, welche nach dem Urtheil von Fachleuten zum Besten gehören soll, was bis jetzt zum Reguliren von grossen Niederdruckturbinen erprobt worden ist.

### Miscellanea.

**Die Eisenbahn von Ismid nach Angora.** In einer bei Wilhelm Ernst & Sohn in Berlin als Separatabzug aus der Zeitschrift für Bauwesen erschienenen Broschüre beschreibt Professor Dr. Forchheimer

in Aachen die von ihm persönlich besichtigte Eisenbahn-Linie Ismid-Adabasar-Angora, welche die Fortsetzung der bereits sechzehn Jahre im Betriebe stehenden Linien Haidarpascha-Ismid bildet. Von Interesse ist dieser Schienenstrang namentlich desswegen, weil sich an ihn die Hoffnung auf eine Linie Constantinopel-Bagdad knüpft. Haidarpascha liegt am Marmara-Meere, unmittelbar hinter Scutari, Constantinopel gegenüber, Ismid liegt östlich, ebenfalls am Marmara-Meere, welches hier einen schmalen Arm ins Festland hineinsendet. Leider ist der seichte Untergrund nicht dazu angethan, hier einen Hafen anzulegen, obwohl die Lage Ismids sonst hiefür günstig wäre. Die Baugesellschaft sah sich deshalb veranlasst, 7 km näher bei Haidarpascha, bei Derindsche, einen Quai anzulegen, der vorerst-allerdings hauptsächlich als Ausladeplatz für die zum Bahnbau verwendeten Materialien dient, der aber Aussicht hat, sich später zum bedeutenden Seehafen entwickeln zu können. Die Districte, die von der Bahn Ismid-Angora auf einer Länge von 499 km durchschnitten werden und von ihr unmittelbar eine wirtschaftliche Belebung zu erwarten haben, umfassen 69 700 km<sup>2</sup> mit 1 358 000 Einwohnern (Türken, Armenier, Griechen und Tscherkessen, Tartaren, Lasen). Mit den Gewerben befassen sich hauptsächlich die Griechen und Armenier, mit dem Ackerbau die Türken und mit Pferdezucht die Tscherkessen.

Während des Bahnbaues sind bis jetzt nicht weniger als 38 Anfälle auf das Baupersonal vorgekommen und unter Anderm musste der weggeschleppte Sections-Ingenieur von Gerson und sein Secretär durch Zahlung eines Lösegeldes von 34 500 Fr. aus den Händen dieser räuberischen Horden befreit werden. Anatolien, das Land, das von der in Rede stehenden Linie erschlossen wird, ist reich an Getreide; es bildete im Mittelalter eine Kornkammer für den Westen; der Mangel an zeitgemässen Verkehrsmitteln hatte es aber vom Markte abgeschnitten, den es nun gilt, mit Hilfe der Linie Ismid-Angora wieder zurückzuerobern. Die türkische Regierung hatte schon längst die Einsicht, dass die Verbesserung der Verkehrsmittel ein dringliches Bedürfniss sei, aber die Finanzen fehlten. In ihrem Auftrage hatte kein geringerer als W. Pressel Pläne im Masstabe von 1:20 000 und Profile in den Masstäben 1:20 000 und 1:1000, sowie Berichte und Kostenüberschläge für im ganzen fünf Linien verfasst, nämlich 1) Ismid-Angora-Siwas-Erserum, 2) Mudaina-Brussa-Bosjuk-Eskischehr-Kutahia-Konia, 3) Samsun-Siwas, 4) Suedje-Halep-Diärbekir-Mosul-Bagdad, 5) Tripoli-Homs-Antiochia, aber keine dieser Linien hatte bis vor kurzem Aussicht auf Realisation. Mudaina-Brussa wurde s. Zt. zwar gebaut, aber merkwürdiger Weise nie eröffnet und Ismid-Angora wurde begonnen, aber nach den ersten Spatenstichen wieder verlassen. Da kam es ihr denn gelegen, dass die Deutsche Bank in Berlin Namens einer Finanzgruppe den Bau der Linie offerirte gegen gewisse concessionsmässig zu gewährleistende Entschädigungen und Garantien. Es ist interessant zu prüfen, in welcher hohem Masse die Pforte dem Unternehmen entgegenkam. Die den schweizerischen Börsen- und Finanzkreisen wohlbekanntes „Société du chemin de fer Ottoman d'Anatolie“ (Actiencapital 45 Millionen Franken) trägt die Verpflichtung, bis zum 4. October 1892 die Bahn bis Angora fertig zu erstellen und dem Betrieb zu übergeben; der Betrieb der bereits bestandenen 91 km langen Strecke Haidarpascha-Ismid sammt Rollmaterial ist ebenfalls auf sie übergegangen gegen Bezahlung von sechs Millionen Franken. Die türkische Regierung ihrerseits hat übernommen: einmal die Garantie für eine kilometrische Minimal-Roheinnahme von 10 300 Fr. per Jahr auf der bestehenden Linie Haidarpascha-Ismid und einer solchen von 15 000 Fr. auf der zu erstellenden Linie Ismid-Angora.

Als Realgarantiehaften der Gesellschaft event. die Zehnten der Bezirke (Sandschake) Ismid, Ertogrul, Kutahia und Angora. Im Weiteren verzinst die türkische Regierung während der Bauzeit ein Capital bis zur Höhe von 150 000 Fr. für jeden fertiggestellten Kilometer zum Zinsfuss von 4 %. Fernere Vergünstigungen sind: Zollfreie Einfuhr der zum Baue nothwendigen Steine, Hölzer, Kohlen, Eisentheile etc., kostenfreie Ueberlassung gewisser Staatsgrundstücke, endlich das Recht, in den Staatsforsten Holz für Bauzwecke zu fällen und bis zu 20 km rechts und links der Bahnachse Bergwerke anzulegen. Nach 30 Jahren kann der Staat die Bahn zurückkaufen, nach 99 Jahren erlischt die Concession und alles unbewegliche Eigenthum fällt kostenlos an den Staat. Das Bedingnisheft schreibt vor: ein Geleise, Spurweite 1,44 bis 1,45 (doch wurde die Spur 1,435 m ausgeführt), Breite zwischen Schienenaußenkante und Schotteroberkante 1 m, Bettungshöhe 0,4 m, Kronenbreite des Unterbaues 5,5 m; kleinster Radius 240 m; letztere Grenze wurde nicht ausgenützt, indem der kleinste zur Anwendung gekommene Radius 300 m ist, grösste zulässige Steigung 25 ‰. Im Fernern existiren