

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **49/50 (1907)**

Heft 7

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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.

z. T. Hochbahnen, z. T. Untergrundbahnen. Das grösste Beispiel ist die Newyorker Untergrundbahn. Sie verfügt zwar nur über rund 120 km Geleise, wobei teilweise auch Hochbahnstrecken eingeschaltet sind, aber ihr Personenwagenpark kommt dem der S. B. B. und der G. B. zusammen gleich. Die Wagen sind mit zwei Motoren zu 200 P.S. ausgerüstet. Es wird regelmässig eine Beschleunigung von 0,6 m/Sek.² angewandt; dabei kommen bei Expresszügen Zugsgewichte bis 350 t vor. Es wären für diese Beschleunigung und solche Züge zwei unserer schwersten Dampflokomotiven erforderlich. Die durch Wegfall der Lokomotive erzielte Verminderung des Zugsgewichtes durch den Motorwagenbetrieb führt hier zu einer Ersparnis von 36% an Energie. Die Kraftstation dieser Untergrundbahn ist für die Erzeugung von rund 100000 P.S. eingerichtet.

Amerikanische Fern-Voll-Bahnen haben streckenweise für rauchlosen Betrieb in Tunnels und auf dem Gebiet der Städte und für Vorortstrecken den elektrischen Betrieb mit Lokomotiven zur Beförderung ihrer normalen Dampfzüge z. T. schon seit Jahren eingeführt, zunächst mit Gleichstrom von 500 bis 800 Volt. So z. B. an gewöhnlicher Oberleitung auf der Buffalo-Lockport-Linie, mit zwei Güterzugslokomotiven von 40 t, die seit neun Jahren in anstandslosem Betrieb stehen und von denen jede schon über 500000 km gemacht hat.

Der bekannte Tunnelbetrieb in Baltimore wird seit 12 Jahren mit denselben drei Lokomotiven von normal je 1400 P.S. (4 Achsen, 96 t) besorgt; jede dieser Lokomotiven hat schon rund 600000 km geleistet. Seit vier Jahren sind zwei neue Doppel-Lokomotiven von je 1600 P.S. (8 Achsen, 160 t) hinzugekommen, die durch Anwendung des Vielfachsteuerungssystems und auch sonst wesentliche Verbesserung darstellen.

Eingehender beschreibt der Vortragende die „Lokomotive 6000 der New York Central-Bahn“ und ihre Erfolge auf der Versuchslinie, auf der sie bereits etwa 100000 km abgefahren hat; vier Triebachsen mit ungefähr 100 t Adhäsionsgewicht ziehen Züge von 400 bis 450 t mit 100 bis 105 km/St. und beschleunigen solche mit maximal 0,27 m/Sek.², Züge von 250 t mit bis 0,42 m/Sek.². Solcher Lokomotiven sind nun 55 Stück für den Betrieb der New York Central-Bahn fertiggestellt.

Hochspannungs-Wechselstrombetriebe, und zwar ausschliesslich mit 25 Perioden Einphasenwechselstrom, kommen in neuerer Zeit ebenfalls zur Anwendung. Die Motoren sind dabei reine Seriomotoren mit 250 bis 350 Volt Spannung. Als Beispiele wurden Interurbanlinien mit Einphasenbetrieb ab 2200 und 3300 Volt Oberleitung, meist mit Vielfachaufhängung, erwähnt und beschrieben. Einige sind so angeordnet, dass mit denselben Wagen und Motoren innerhalb der Städte mit 500 Volt Gleichstrom gefahren werden kann. So die Linie Indianapolis-Cincinnati, bis jetzt etwa 65 km in Betrieb und auf 200 km zweigeleisig im Bau begriffen, mit Motorwagenbetrieb mit Vielfachsteuerung und Geschwindigkeiten bis 90, später bis rund 100 km/St. Eine Einphasenlokomotive von 1500 P.S. für 6600 Volt Fahrdrachtspannung bei Westinghouse zeigte schöne Resultate. Solche für 11000 Volt Fahrdrachtspannung sind im Bau.

Für die Ueberwindung grösserer Distanzen bei gleichzeitig grossen Leistungen erblicken offenbar auch die amerikanischen Techniker in der

Oberleitung mit Hochspannung das System der Zukunft und zwar, wie es scheint, im Einphasenstrom.

Dass es dem Vortragenden gelungen ist, die Zuhörer trotz der vorgerückten Zeit bis ans Ende durch seine äusserst lehrreichen Ausführungen zu fesseln, mag ihm der laute Beifall bewiesen haben.

Nachdem der Vorsitzende im Namen des Vereines Herrn Professor Dr. Wyssling seinen interessanten Vortrag aufs wärmste verdankt hatte, wobei er auch seinerseits noch einige Angaben über amerikanische Verhältnisse einflocht, wurde die Sitzung, da infolge der vorgerückten Zeit von der Diskussion kein weiterer Gebrauch gemacht wurde, um 11¹/₄ Uhr geschlossen.

Für den Aktuar: R. L.

VIII. Winter-Sitzung

Mittwoch den 20. Februar 1907, abends 8 Uhr, auf der Schmiedstube.

Traktandum: Vortrag von Ingenieur H. E. Gruner aus Basel: «Zur Geschichte des Panamakanals.»

Auswärtige Kollegen und eingeführte Gäste sind willkommen.

Der Vorstand.

Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Die V. Sitzung in diesem Wintersemester fand Freitag den 8. Februar bei Anwesenheit von 28 Mitgliedern statt.

In den Verein wurden aufgenommen die Herren P. Flügel, Elektrotechniker bei der Generaldirektion der S. B. B., P. Rühl, Kontrollingenieur des eidgen. Eisenbahndepartementes, beide in Bern, und E. Nüesch, Bauinspektor der Gemeinde Interlaken.

Einem vielfach geäusserten Wunsch entsprechend wird Herr Privatdozent Dr. Blattner in Burgdorf im Sommersemester 1907 (voraussichtlich jeden Montag, abends 5 bis 7 Uhr) ein Kolleg über *Elektrotechnik* an der Berner Hochschule lesen, das besonders für die in der Praxis stehenden Techniker bestimmt ist. Zur Teilnahme an diesen Vorlesungen haben sich die Mitglieder einzeln zu Anfang des Sommersemesters beim Pedell der Hochschule einzuschreiben. Gebühr Fr. 10,60 für jeden Zuhörer. W.

Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht ein Architekt als Hauptlehrer für Architektur an einem schweizerischen Technikum. Eintritt Mitte April. (1482)

On cherche un jeune ingénieur-mécanicien ayant un peu de pratique et connaissant le Français et l'Allemand pour représenter un constructeur d'appareils de pesage en France. (1483)

Gesucht ein Betriebsingenieur mit abgeschlossener polytechnischer Bildung und genügender praktischer Erfahrung im Gasfach, für ein städtisches Gas- und Wasserwerk in der deutschen Schweiz. (1484)

Gesucht ein Maschineningenieur, technisch gebildet und tüchtiger Maschinenzeichner, für das Bureau eines städtischen Gas- und Wasserwerkes der deutschen Schweiz. (1485)

Auskunft erteilt:

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

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftstelle	Ort	Gegenstand
17. Februar	A. Rimli, Architekt	Frauenfeld (Thurgau)	Glaser-, Schreiner-, Gips-, Verputz-, Schlosser- und Malerarbeiten zu einem Neubau.
18. >	Strassensinspektorat I	Frauenfeld (Thurgau)	Fortsetzung des rechtsseitigen Hochwasserdammes der Thur. Erdbewegung rund 45000 m ³ .
18. >	Kantonales Baubureau	Schaffhausen	Malerarbeiten an der Rheinbrücke in Stein.
20. >	Baubureau der L.-J.-B.	Langenthal (Bern)	Erstellung einer Wagenremise und eines Dienstgebäudes in Langenthal.
21. >	Indermühle, Architekt	Bern, Kramgasse 10	Zimmer-, Schreiner- und Maurerarbeiten zur Kirchenrestauration in Wohlen.
24. >	Präs. d. Quellwasser-Komm.	Igis (Graubünden)	Erstellung einer Trinkwasser- und Hydranten-Anlage der Gemeinde Igis-Landquart (Leitungsnetz 8500 m).
25. >	Obering. d. S. B. B., Kr. II	Basel, Leimenstr. 2	Ausführung der elektrischen Beleuchtungsinstallation im neuen Aufnahmegebäude und im Transitpostgebäude des Bahnhofes der S. B. B. in Basel.
25. >	Städt. Hochbauamt	Zürich, im Postgeb.	Erd-, Maurer-, Steinhauer- und Zimmerarbeiten, sowie die Eisenlieferung zu einem Magazingebäude an der Marmorgasse-Kernstrasse.
25. >	Kant. Hochbauamt	Zürich, untere Zäune	Ausführung von Granitsteinhauerarbeiten für das Technikum Winterthur.
28. >	Gerichtskanzlei March	Lachen (Schwyz)	Lieferung des Eisenbedarfes für die Rütibachkorrektur in Reichenburg.
28. >	Baubureau Aemterstr. 90	Zürich	Erd- und Maurerarbeiten, sowie die Eisenlieferung für die Schulhausanlage an der Aemterstrasse.
28. >	Gemeinderatskanzlei	Eschenbach (St. Gallen)	Ausführung der Erdarbeiten einer Strassenkorrektur bei Ermenschwil (500 m).
3. März	Bauverwaltung	Olten (Solothurn)	Erstellung eines Reservoirs von 1000 m ³ Inhalt.
3. >	Obering. d. S. B. B., Kr. IV	St. Gallen	Ausführung von Baukatasterplänen der Bahnstrecke Oberwinterthur-Müllheim.
6. >	Stadtbauamt	Chur, im Werkhof	Erstellung der Kanalisation in der innern Stadt und einigen Aussenstrassen.
10. >	Obering. d. S. B. B., Kr. IV	St. Gallen	Erstellung von zwei Ueberfahrtsbrücken in armiertem Beton zwischen Amriswil und Romanshorn.
12. >	Kantonsingenieur	Aarau	Strassenkorrektur in Jonen (2500 m ³ Erdarbeiten, 150 m ³ Maurerarbeiten).
31. >	Städt. Hochbauamt	Zürich, im Postgeb.	Erstellung der Zentralheizung zur Schulhausanlage an der Aemterstrasse.