

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **63/64 (1914)**

Heft 24

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.

Unsere Abbildung zeigt das Untergestell eines von der Firma *Max Schiemann & Cie.* in Wurzen gebauten und im Jahre 1912 in der Elektrotechnischen Ausstellung in Leipzig vorgeführten, zweiachsigen Wechselstrom-Motorwagens. Der Wagen hat eine Gesamtlänge von 6 m bei 1,8 m Breite, besitzt einen Führerstand und wiegt leer 3,6 t. Er hat einen Fassungsraum für 24 Personen (14 Sitz- und 10 Stehplätze). Bei Vollbelastung beträgt der Achsdruck der Hinterräder etwa 3,5 t, derjenige der Vorderachse etwa 1,8 t. Als Triebmotor dient ein von *Brown, Boveri & Cie.* gelieferter Einphasen-Kollektormotor mit *Déri*-Schaltung, der unmittelbar auf den Längsträgern des gefederten Untergestells befestigt ist. Dessen Stundenleistung beträgt 15 PS an der Welle bei 1000 Volt Klemmenspannung, 50 Perioden und 1200 Uml/min. Die Kraftübertragung erfolgt auf die Hinterachse mittels einer Kardanwelle und eines Schneckengetriebes von 1 : 10 Uebersetzung, unter Zwischenschaltung einer Rutschkupplung. Die Regulierung der Geschwindigkeit und die Umkehrung der Fahrrichtung erfolgen ausschliesslich mittels Bürstenverschiebung, die vom Führerstand aus mittels Kettenübertragung bewerkstelligt wird. Für die Stromzufuhr dient ein Einstangen-Stromabnehmer mit Doppelkontakt. Eine zweipolige Sicherung, ein einpoliger Oelschalter und ein Transformator 1000/14 Volt für die Beleuchtung vervollständigen die elektrische Ausrüstung. (Auf der Abbildung sind diese Apparate links unten sichtbar).

Die Fahrgeschwindigkeit des Wagens, der auf der 2 km langen Versuchsstrecke in Wurzen eingehenden Proben unterworfen worden ist, kann zwischen 8 und 22 km/h verändert werden. Zur

Bremmung dient eine Fussbremse. Ausserdem wird durch Umkehrung der Drehrichtung des Motors mittels Bürstenverschiebung eine gute und allmähliche Bremswirkung erreicht. Hierbei kann sogar eine vollständige Bürstenverschiebung im entgegengesetzten Sinne vorgenommen werden, ohne dass unzulässige Stromstösse entstehen. Die Rutschkupplung trägt zu einer guten Rückstrom-Bremswirkung bei; sie hat ausserdem den Zweck, beim Anfahren eine gewisse Leerlaufperiode für den Motor zu schaffen.

**Simplon-Tunnel II. Monatsausweis November 1914.**

Tunnellänge 19 825 m		Südseite	Nordseite	Total
Firststollen:	Monatsleistung . . . . . m	27	—	27
	Stand am 30. November m	3815	5148	8963
Vollausbruch:	Monatsleistung . . . . . m	63	—	63
	Stand am 30. November m	3766	5039	8805
Widerlager:	Monatsleistung . . . . . m	81	—	81
	Stand am 30. November m	3715	4884	8599
Gewölbe:	Monatsleistung . . . . . m	82	—	82
	Stand am 30. November m	3714	4874	8588
Tunnel vollendet am 30. November . . . m		3714	4874	8588
	In % der Tunnellänge . . . %	18,7	24,6	43,3
Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:				
	Im Tunnel . . . . .	189	—	189
	Im Freien . . . . .	55	20	75
	Im Ganzen . . . . .	244	20	264

*Nordseite.* Arbeiten zur Instandhaltung des Materials, sowie am Nordportal und am Ventilatorengelände.

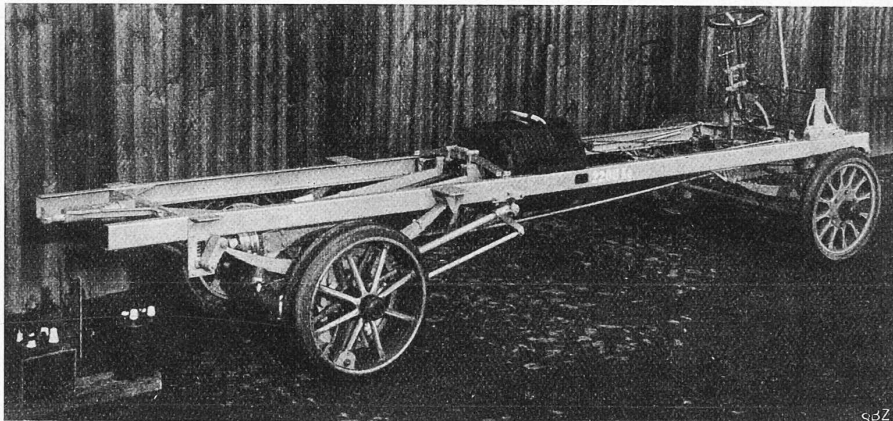
*Südseite.* Die Arbeiten beschränkten sich auf eine kurze Strecke, auf der zur Sicherheit des Tunnels I das Mauerwerk im Tunnel II fertig zu stellen ist.

**Eidgen. Technische Hochschule. Doktorpromotion.** Die Eidgen. Technische Hochschule hat dem diplomierten Maschinen-Ingenieur *Robert Schlaepfer* aus St. Gallen die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften (Dr. sc. techn.) verliehen. (Dissertation: Untersuchungen an einem Diesel-Kleinmotor.)

**Hauenstein-Basistunnel. Monatsausweis November 1914.**

Tunnellänge 8133,8 m		Südseite	Nordseite	Total
Sohlenstollen:	Durchschlag am 10. Juli m	5864,9	2268,9	8133,8
	Firststollen:			
	Fortschritt im November m	128	—	128
	Länge am 30. November m	5634	2061	7695
Vollausbruch:	Fortschritt im November m	116	—	116
	Länge am 30. November m	5458	2048	7506
Widerlager:	Fortschritt im November m	200	—	200
	Länge am 30. November m	5330	2048	7378
Gewölbe:	Fortschritt im November m	184	—	184
	Länge am 30. November m	5222	2048	7270
Tunnel vollendet am 30. November . . . m		4080	1800	5880
Wassermenge am Portal . . . . . /sek		86	4,5	—
Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:				
	Im Tunnel . . . . .	457	23	480
	Ausserhalb des Tunnels . . . . .	137	—	137
	Auf offener Strecke . . . . .	—	247	247
	Im Ganzen . . . . .	594	270	864

*Der Schacht bei Zeglingen* ist auf 120 m voll ausgeweitet und auf 109 m voll ausgemauert.



Untergestell eines von *M. Schiemann & Cie.* gebauten Wechselstrom-Motorwagens.

**Literatur.**

**Die Werkbundarbeit der Zukunft.** Vortrag von *Herm. Muthesius* und Aussprache darüber von *Ferdinand Avenarius, Peter Behrens, Rud. Bosselt, Robert Breuer, Peter Bruckmann, August Endell, von Engelhardt, Karl Gross, Herm. Obrist, Karl Ernst Osthaus, Wilhelm Ostwald, Erich Pistor, C. A. Reichel, Richard Riemerschmid, Wal-*

*ter Riezler, Karl Schäfer, Bruno Taut, József Vágó, van de Velde.*

*Werkbund und Weltwirtschaft.* Vortrag von *Friedr. Naumann.* Mit *Berichten* über die Entwicklung des Werkbund-Gedankens in Dänemark, Holland, Norwegen, Oesterreich-Ungarn, Schweden und der Schweiz. Jena 1914, verlegt bei Eug. Diederichs. Preis geh. 1 M.

„Werkbund-Arbeit ist Friedensarbeit im höchsten Sinne.“ Deshalb machen wir, trotz oder besser gerade wegen der jetzigen Wirrnisse, auf dieses hochinteressante Buch aufmerksam, als auf ein vom Kriege noch unbeeinflusstes Kultur-Dokument. Es betrifft, wie die Textproben in voriger und in dieser Nummer zeigen, die Baukunst, die auch unser Blatt und seine Leser beschäftigt, und spiegelt die keineswegs kongruenten Anschauungen der obengenannten Künstler und Architekten wider.

Eingegangene literarische Neuigkeiten; Besprechung vorbehalten: Zu beziehen durch *Rascher & Cie.,* Rathausquai 20, Zürich.

**Vorlesungen über Wasserkraftmaschinen** von Dr. phil. Dr. Ing. *R. Camerer,* Dipl.-Ing. o. Professor des Maschinenbaues an der kgl. techn. Hochschule München. Mit 718 Textzeichnungen und 55 Tafeln. Leipzig und Berlin 1914. Verlag von Wilhelm Engelmann. Preis geheftet 23 M., gebunden 25 M.

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

**Vereinsnachrichten.**

**Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.**

**EINLADUNG**

zur IV. Sitzung im Vereinsjahr 1914/15  
auf Mittwoch den 16. Dezember 1914 auf der Schmiedstube.

**TRAKTANDEN:**

1. Geschäftliche Mitteilungen.
2. Vortrag von Prof. Dr. *F. Prášil,* Zürich, über „Moderne Konstruktionen im Wasserturbinenbau“ (eine Ausstellungsstudie). Studierende und eingeführte Gäste sind willkommen.

*Der Präsident.*