

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 49/50 (1907)
Heft: 20

Artikel: Vorausberechnung und Beurteilung der charakteristischen Kurven von Serienmotoren für Gleichstrom und Wechselstrom hinsichtlich der Bedürfnisse der elektrischen Traktion
Autor: Kummer, W.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-26716>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

für den Stützpunkt auf derselben Seite genommen, zum Verhältnis, in welchem der Balken MN durch den Schnitt geteilt wird. Hält man die zwei Kräfte fest und wählt zwei Schnitte zwischen ihnen, so verhalten sich die zwei Verhältnisse umgekehrt wie die Teilverhältnisse, in denen der Balken durch die Schnitte geteilt wird.

3. Verändert sich die Grösse der Kraft A_1P_1 proportional dem Abstände von M , so bewegt sich der Punkt P_1 auf der Geraden MP_1 ; die Punkte M', Q' beschreiben, wenn der Schnitt gewählt ist, ähnliche Punktreihen. Das Strahlenbüschel von M nach den Punkten Q' und das Parallelstrahlenbüschel der Wirkungslinien der Kraft sind projektivisch, und zwar entspricht dem vertikalen Strahl durch M einerseits die unendlich ferne Gerade und andererseits die Gerade MN . Das Erzeugnis der beiden Büschel ist also eine Parabel mit M als Scheitel und MN als Scheiteltangente. Der Parabelpunkt Q_1 in der Schnittlinie entsteht, wenn P_1 in den Schnitt fällt; die Tangente in Q_1 geht durch die Mitte von MQ . Die Fläche der Biegemomente für die links vom Schnitt liegenden Kräfte wird durch den Parabelbogen MQ_1 und die Linien MQ und OQ_1 begrenzt.

4. Ändert sich die Kraft proportional dem Abstände von N , so bewegt sich der Punkt P_1 auf der Geraden NP_1 . Die Punkte $M'Q'$ beschreiben, wenn der Schnitt gewählt ist, wieder ähnliche Punktreihen; das Strahlenbüschel von M nach den Punkten Q' und das Parallelstrahlenbüschel der Wirkungslinien der Kräfte sind wieder projektivisch. Ihr Erzeugnis ist eine Parabel durch M, N mit vertikaler Achse. Die Parabeltangente in M geht nach dem Schnittpunkt R der Vertikalen durch N mit der Parallelen durch Q zu NP_1 ; der Scheitelpunkt liegt senkrecht über der Mitte von MN in der Höhe $\frac{1}{4}NR$. In der Wirkungslinie durch den Scheitel liegt die Kraft, welche das grösste Biegemoment erzeugt. Wählt man die Kraft, welche in der Schnittlinie liegt und konstruiert den Parabelpunkt, so halbiert seine Tangente die Strecke auf MR , die zwischen M und der Schnittlinie liegt. Die Fläche der Biegemomente für die links vom Schnitt liegenden Kräfte wird von dem Parabelbogen, der Linie MQ und der Ordinate in Q begrenzt.

5. Man kann im Falle 3 die Wirkungslinie der Kraft auch zwischen Schnitt und Stützpunkt N fallen lassen. Da die Kraft proportional mit dem Abstand von M sich ändert, so muss man zur Begrenzung der Momentenfläche zwischen dem Punkte auf der Schnittlinie und dem Punkte N den Parabelbogen legen, welcher dem Falle 4 entspricht, nämlich durch N und M geht und vertikale Achse hat. Lässt man im Falle 4 die Kraft zwischen den Schnitt und N fallen und also proportional dem Abstände von N sich ändern, so ist zur Begrenzung der Momentenfläche zwischen dem Punkt auf dem Schnitt und N der Parabelbogen zu legen, der dem Falle 3 entspricht und also N zum Scheitel und NM zur Scheiteltangente hat.

Vorausberechnung und Beurteilung der charakteristischen Kurven von Seriennmotoren für Gleichstrom und Wechselstrom hinsichtlich der Bedürfnisse der elektrischen Traktion.

Von Dr. W. Kummer, Ingenieur.

Die vorliegende Studie bezweckt, dem projektierenden Bahningenieur eine einfache Berechnungsweise der Betriebskurven der Seriennmotoren für Gleichstrom und Wechselstrom, die für Elektrifizierungsprojekte hauptsächlich in Frage kommen, zu bieten. Es soll gezeigt werden, dass es a priori möglich ist, die ungefähren Betriebskurven von Seriennmotoren allein auf Grund der Annahme einer nominellen Normalleistung und Normalgeschwindigkeit aufzustellen, sodass der projektierende Bahningenieur der Beihilfe des Motorenbauenden Elektroingenieurs für den Entwurf vollständiger Elektrifizierungsprojekte garnicht bedarf. Die hier entwickelte Berechnungsweise der Betriebskurven, deren Einfachheit auf Abstraktionen beruht, die weiter unten noch

eingehend diskutiert werden sollen, kommt an die tatsächlichen Verhältnisse so nahe heran, dass sie auch von Seiten des Motorenbauenden Elektroingenieurs beim ersten Entwurf neu auszuführender Motormodelle für die Aufstellung der Betriebskurven hinreichend genau ist. Selbstverständlich ist es für bloss umzuwickelnde und abzuändernde wohlbekannte Motormodelle möglich, auf Grund empirisch aufgenommener Verlust- und Magnetisierungscharakteristiken die Motorbetriebskurven noch erheblich genauer zum Voraus zu ermitteln; für den projektierenden Bahningenieur ist diese grössere Genauigkeit jedoch vollständig belanglos.

Die wichtigste Betriebskurve eines Eisenbahnmotors ist diejenige, welche den Zusammenhang der Zugkraft mit der Umfangsgeschwindigkeit an der Spur der Triebäder des Zuges ergibt und die unter dem Namen der mechanischen Charakteristik des Eisenbahnmotors bekannt ist. An den Verlauf dieser Charakteristik stellt nun das Problem der elektrischen Traktion bestimmte Forderungen, deren wichtigste die folgenden sind:

1. Möglichst konstante Geschwindigkeit für einen grossen Bereich der Zugkräfte zum Zwecke der Einhaltung eines bestimmten Fahrplans bei verschiedenen Zugsgewichten.

2. Die Möglichkeit, bei hohen Zugkräften kleinere Geschwindigkeiten zu entwickeln, als bei niederen Zugkräften zum Zwecke der Energieökonomie in besondern Umständen, wie beim Anfahren und beim Bergwärtsbefahren erheblicher Steigungen.

Dass die Seriennmotoren für Gleichstrom und Einphasenwechselstrom den beiden Anforderungen im Allgemeinen entsprechen, sobald von der Spannungsregulierungsanlage auf dem Zuge gewisse Bedingungen erfüllt werden, ist bekannt; es soll nun an Hand der nachfolgenden Darlegungen gezeigt werden, welches diese Bedingungen sind und bis zu welchem Grade die beiden Anforderungen eingehalten werden können, ohne besondere Komplikationen der Spannungsregulierungsanlage auf dem Zuge zu verursachen.

Bei unsern Darlegungen können wir den Gleichstromseriennmotor als Spezialfall des Wechselstromseriennmotors behandeln, wodurch eine Vereinfachung der vergleichenden Rechnungen ermöglicht wird. Den Wechselstromseriennmotor selbst bringen wir dem Verständnis des Lesers dadurch am nächsten, dass wir ihn dem Begriff der allgemeinen Wechselstromdrosselspule subsumieren können; als solche muss er die ihm aufgedrückte äussere Wechselstromklemmenspannung, die von sinusförmigem Verlaufe sein möge, in zwei zu einander senkrechte Komponenten zerlegen, eine Wattkomponente und eine wattlose Komponente; für jeden Betriebszustand besteht somit ein rechtwinkliges Dreieck der wirksamen Spannungen, wobei die aufgedrückte Klemmenspannung C_0 die Hypotenuse ist und die beiden Katheten $C_0 \cos \varphi_0$ und $C_0 \sin \varphi_0$ durch die Winkelfunktionen des Phasenwinkels φ_0 zwischen Klemmenspannung und Wattkomponente dargestellt sind. Die Wattkomponente ihrerseits zerfällt nun in die zwei algebraischen Bestandteile der gegenelektromotorischen Kraft E und des durch Ohm'schen Widerstand, beziehungsweise durch den sog. effektiven Wechselstromwiderstand verursachten Spannungsabfalls.

Die nachfolgende Behandlung des Wechselstromseriennmotors kann ohne weiteres sinngemäss auf den gewöhnlichen Repulsionsmotor übertragen werden, nicht jedoch auf den kompensierten Repulsionsmotor, wegen der veränderten Bedeutung, welche die Motorreaktanzen erlangt.

Wir führen nun die weitere Untersuchung zunächst am verlustlosen Wechselstromseriennmotor weiter, wobei alle Wechselstromgrössen effektiv zu verstehen sind, bekommen damit für die gegenelektromotorische Kraft und die Spannungswattkomponente denselben Ausdruck:

$$E = C_0 \cos \varphi_0 = C_0 \sqrt{1 - \sin^2 \varphi_0} \quad \text{I}$$

Wir können bei Einführung der Stromstärke J auch schreiben:

$$E = \sqrt{C_0^2 - \left(\frac{C_0^2 \sin^2 \varphi_0}{J^2}\right)} J^2$$

wobei dann der Ausdruck:

$$\frac{C_0 \sin \varphi_0}{J}$$

dem Begriff der Motorreaktanz entspricht und aus den Motor-
konstanten bekannt ist, wie noch gezeigt werden wird.
Andererseits ist nun, wenn E in Volt gemessen wird:

$$E = \frac{\omega}{\pi} P \cdot \Phi \cdot W \cdot 10^{-8}$$

wobei ω die Winkelgeschwindigkeit pro Sekunde des Motor-
ankers, P dessen Polzahl, Φ den pro Pol wirksamen mag-
netischen Kraftfluss und W die zwischen den Bürsten in
Serie geschaltete Windungszahl bedeuten. Die letzte Gleichung
nach ω aufgelöst lautet:

$$\omega = \frac{E \cdot 10^8}{P \Phi W \cdot \frac{1}{\pi}} = \frac{E}{J \cdot \left(\frac{P \Phi W}{J} \cdot \frac{1}{\pi}\right) 10^{-8}} \quad 2$$

Andererseits ist in das Drehmoment in $m\text{ kg}$ des Motorankers:

$$D = J \cdot \frac{P \Phi W \cdot 10^{-8}}{\pi \cdot 9,81} \quad 3$$

$$D = J^2 \cdot \frac{1}{9,81} \cdot \left(\frac{P \Phi W}{J} \cdot \frac{1}{\pi}\right) \cdot 10^{-8}$$

Den Ausdruck $\frac{P \Phi W}{J} \cdot \frac{1}{\pi} \cdot 10^8$, der sowohl in der Formel für
 ω , wie auch in derjenigen für D vorkommt, wollen wir nun
durch Einführung der Begriffe Normalleistung und Normal-
geschwindigkeit des Motors durch Motorkonstante ausdrücken.
Dabei lässt sich, wenn man die Normalleistung durch:

$$\omega_n \cdot D_n = \frac{E_n \cdot J_n}{9,81}$$

aus der normalen Winkelgeschwindigkeit ω_n , dem normalen
Drehmoment D_n , der normalen Wattkomponente der Spannung:
 $E_n = C_o \cdot \cos \varphi_n$ und dem normalen Strom J_n ausdrückt,
mittelst der Gleichungen 1 und 2 bilden:

$$\frac{P \Phi W}{J} \cdot \frac{10^{-8}}{\pi} = \frac{E_n^2}{\omega_n^2} \cdot \frac{1}{D_n} \cdot \frac{1}{9,81} = \left(\frac{C_o \cos \varphi_n}{\omega_n}\right)^2 \cdot \frac{1}{D_n} \cdot \frac{1}{9,81}$$

Nennt man: $\left(\frac{\cos \varphi_n}{\omega_n}\right)^2 \cdot \frac{1}{D_n} \cdot \frac{1}{9,81} = C_n$

die Motorkonstante für Normalleistung, so folgt:

$$\frac{P \Phi W}{J} \cdot \frac{10^{-8}}{\pi} = C_o^2 \cdot C_n$$

Damit auch die linke Seite konstant ist, muss eine gerad-
linige Magnetisierungskurve des Motors vorausgesetzt werden.
Dann folgt:

$$\omega = \frac{E}{J \cdot C_o^2 \cdot C_n} \quad 4$$

$$D = J^2 \cdot \frac{C_o^2 \cdot C_n}{9,81}$$

Um nun auch die bereits erwähnte Motorreaktanz durch
 C_o und C_n ausdrücken zu können, müssen wir ebenfalls zu
der Abstraktion Zuflucht nehmen, die Magnetisierungskurve
des Motors sei eine Gerade; dann folgt:

$$\frac{C_o \sin \varphi_n}{J_n} = \frac{C_o \sin \varphi_n}{E_n} \cdot \omega_n \cdot C_o^2 C_n = \omega_n \operatorname{tg} \varphi_n \cdot C_o^2 C_n \quad 5$$

Mittelst der Gleichungen 1, 4 und 5 folgt dann die Gleichungs-
gruppe:

$$\omega = \frac{\sqrt{C_o^2 - C_o^4 C_n^2 \cdot \operatorname{tg}^2 \varphi_n \cdot \omega_n^2 \cdot J^2}}{J C_o^2 C_n} \quad 6$$

$$D = J^2 \cdot \frac{C_o^2 C_n}{9,81}$$

Die Elimination von J liefert nun aus der Gruppe 6:

$$D (\omega^2 + \omega_n^2 \cdot \operatorname{tg}^2 \varphi_n) = \frac{1}{9,81} \cdot C_n$$

oder:

$$D (\omega^2 + \omega_n^2 \cdot \operatorname{tg}^2 \varphi_n) = \frac{D_n \cdot \omega_n^2}{\cos^2 \varphi_n} \quad 7$$

Diese Gleichung, die nun sowohl für Wechselstrom-
seriemotoren, wie auch für Gleichstromseriemotoren gilt,
sobald $\varphi_n = 0^\circ$ gesetzt wird, liefert die mechanische Charak-
teristik und also den gesuchten Zusammenhang zwischen
Drehmoment und Winkelgeschwindigkeit für den Traktions-
motor, aus welchem Zusammenhang dann ohne weiteres
der Zusammenhang für Zugkraft und Umfanggeschwindig-
keit der Triebäder folgt. Die Gleichung 7 gilt für normale
Spannung der Traktionsmotoren. Die Tatsache einer
Spannungsreguliereinrichtung auf dem Zuge verlangt nun
ebenfalls die Behandlung der mechanischen Charakteristik
für variable Spannung an den Traktionsmotoren. Die
variable Spannung sei C_m und dargestellt durch

$$C_m = m \cdot C_o$$

Im allgemeinen ist:

$$0 < m < 1$$

und nur ausnahmsweise ist: $1 < m < 1.25$ zulässig.

Gemäss der bereits gemachten Voraussetzung einer
geradlinigen Magnetisierungskurve muss nun unab-
hängig von der wirksamen Klemmenspannung deren watt-
lose Komponente für eine bestimmte Stromstärke einen
konstanten Wert haben und desgleichen auch das wirksame
Drehmoment. Es ist daher für die elektromotorische Gegen-
kraft E_m , die einem bestimmten Werte C_m der veränderlichen
Klemmenspannung zugeordnet ist:

$$E_m = \sqrt{C_m^2 - C_o^2 \sin^2 \varphi_0} = \sqrt{C_m^2 - J^2 \cdot \left(\frac{C_o^2 \sin \varphi_0}{J^2}\right)}$$

weil die von m unabhängige Motorreaktanz für einen be-
stimmten Wert J den konstanten Betrag:

$$\frac{C_o \sin \varphi_0}{J}$$

besitzt. Das Drehmoment hat ferner unabhängig von m
den Wert nach Gleichung 4:

$$D = J^2 \cdot \frac{C_o^2 C_n}{9,81}$$

Entsprechend der Ausrechnung wie oben erhält man nun
für eine nach Massgabe des Faktors m veränderliche Klemmen-
spannung die folgende Gleichung:

$$D (\omega^2 + \omega_n^2 \operatorname{tg}^2 \varphi_n) = m^2 \cdot \frac{D_n \cdot \omega_n^2}{\cos^2 \varphi_n} \quad 8$$

als analytischen Ausdruck der mechanischen Motorcharak-
teristiken, die für die verschiedenen Werte von m aufge-
stellt werden können.

In einer für das Gedächtnis leichtern Form kann
Gleichung 8 wie folgt geschrieben werden:

$$D (\omega^2 \cos^2 \varphi_n + \omega_n^2 \sin^2 \varphi_n) = m^2 \cdot D_n \cdot \omega_n^2$$

Die Gleichung 7 ist als Spezialfall der Gleichung 8 zu
betrachten, wobei dann $m = 1$ ist. Die eingehende Dis-
kussion dieser Gleichung wird weiter unten an Hand eines
Zahlenbeispiels durchgeführt werden.

Es sollen nun die elektrischen Charakteristiken der
Stromstärke und des Leistungsfaktors abgeleitet werden.
Aus dem Ausdruck des Drehmoments der Gleichung 4 folgt:

$$J = \sqrt{\frac{D}{C_o^2 C_n}} \cdot 9,81$$

$$J = 9,81 \frac{\omega_n}{C_o \cos \varphi_n} \cdot \sqrt{D_n \cdot D} \quad 9$$

Wie bereits angemerkt, ist J als Funktion von D von
 m unabhängig, hingegen ist für konstante ω_n und D_n , und
für eine konstante Klemmenspannung der Motorstrom J
für Wechselstrom um den Betrag $\frac{1}{\cos \varphi_n}$ grösser als für
Gleichstrom.

Bedeutet $\cos \varphi_0$ den mit der Belastung veränderlichen
Wert des Leistungsfaktors für normale Spannung C_o und
 $\cos \varphi_m$ den mit der Belastung variablen Wert des Leistungs-
faktors für eine reduzierte Spannung C_m , so lässt sich schreiben:

$$\cos \varphi_0 = \frac{E}{C_o} \quad \text{und} \quad \cos \varphi_m = \frac{E_m}{C_m}$$

Gemäss der Eigenschaft, der von m unabhängigen Motor-
reaktanz sind die Winkel φ_0 und φ_m für einen bestimmten
Wert des Drehmoments oder der Stromstärke verknüpft
durch die Beziehung:

$$\cos \varphi_m = \frac{\sqrt{C_m^2 - C_o^2 \sin^2 \varphi_0}}{C_m}$$

$$\cos \varphi_m = \sqrt{1 - \frac{\sin^2 \varphi_0}{m^2}} \quad 10$$

Es ist nun:

$$\cos \varphi_0 = \frac{E}{C_o} = \frac{\omega \cdot J \cdot C_n \cdot C_o}{C_o} = \omega \sqrt{D_n \cdot C_n \cdot 9,81} =$$

$$= \sqrt{\frac{D}{D_n}} \cdot \omega \cdot \frac{\cos \varphi_n}{\omega_n}$$

woraus man mit Rücksicht auf Gleichung 8 bilden kann:

$$\cos \varphi_0 = \sqrt{1 - \frac{D}{D_n} \sin^2 \varphi_n}$$

$$\cos \varphi_0 = \sqrt{1 + \left(\frac{\omega_n}{\omega}\right)^2 \cdot \operatorname{tg}^2 \varphi_n}$$

also Gleichungen, in denen je nur eine der Grössen D und ω vorkommen. Aus diesen Gleichungen können mit Benutzung der Beziehung:

$$\cos^2 \varphi_0 + \sin^2 \varphi_0 = 1$$

und mittels der Gleichung 10 allgemeine Ausdrücke $\cos \varphi_m$ gebildet werden, nämlich:

$$\cos \varphi_m = \sqrt{1 - \frac{1}{m^2} \frac{D}{D_n} \cdot \sin^2 \varphi_n}$$

$$\cos \varphi_m = \sqrt{1 - \frac{1}{1 + \left(\frac{\omega}{\omega_n}\right)^2 \cot^2 \varphi_n}}$$

wobei jeder Ausdruck je nur eine der variablen Grössen D und ω enthält. Aus der letzten Gleichung folgt ohne weiteres die bekannte Beziehung, dass für einen konstanten Wert von ω auch $\cos \varphi_m$ konstant bleibt und zwar unabhängig von m .

Die letzte Beziehung ergibt uns ferner eine interessante Aufklärung über den Verlauf von m bei Stillstand des Motors und gleichzeitiger Entwicklung des vollen Drehmoments, wobei also $\omega = 0$ und $\cos \varphi_m = 0$ ist. Nach Gleichung 10 muss dann $m = \sin \varphi_0$ sein, und nach Gleichung 11 ist gleichzeitig:

$$m = \sin \varphi_n \cdot \sqrt{\frac{D}{D_n}} \quad \dots \quad 12$$

Die Gleichung 12 gibt das wichtige Gesetz der Spannungsregulierung zum Anlauf des Motors, um also bei stillstehendem Motoranker das volle und jedes beliebige Drehmoment entwickeln zu können. Für das Anfahren mit irgend einem konstanten Drehmoment von $\omega = 0$ an aufwärts bis zu einem bestimmten Werte $\omega > 0$ kann das Gesetz der Spannungsregulierung ebenfalls aus Gleichung 8 abgeleitet werden, indem für D irgend ein konstanter Wert, z. B. D_n eingesetzt wird. (Schluss folgt.)

III. Schweizerische

Automobil-, Fahrrad- und Motorboot-Ausstellung in Zürich.

Die Ausstellung, die vom 15. bis 26. Mai d. J. in der Tonhalle und einem provisorischen Hallenbau abgehalten wird, ist laut offiziellem Ausstellungskatalog von 127 Ausstellern besetzt worden. Sie umfasst ausser Motorwagen zur Personen- und Lastenförderung, Motorzweirädern und gewöhnlichen Fahrrädern, Motoren und Motorbooten auch eine ganze Reihe von Automobilzubehörteilen, Gummireifen aller Art, Ketten- und Zahnräder, Automobilbestandteile, Automobilguss, roh und bearbeitet, sowie Werkzeugmaschinen für Automobilbau und -Reparatur und ist überaus reichhaltig und sehenswert. Wir müssen uns für heute darauf beschränken, zur Orientierung unserer Leser eine kurze Uebersicht über die Ausstellungsgegenstände zu geben, die in bezug auf die schweizerische Automobilindustrie von Interesse sind.

Die *Automobilfabrik «Turicum»* in Uster stellt eine Anzahl leichter, meist zweisitziger Wagen von 7 bis 8 P.S. sowie leichte Lieferwagen von derselben Motorstärke und 300 kg Tragkraft aus, die eine ganze Reihe konstruktiver Neuheiten aufweisen und sich durch leichten und einfachen Bau auszeichnen. Die *Martini Automobil Co. Ltd.* in St. Blaise ist durch zwei grosse Luxuswagen und zwei Chassis vertreten, die sämtlich mit den äusserst exakt und sauber gearbeiteten Vierzylindermotoren eigener Konstruktion, mit gesteuerten Ventilen versehen sind. Ein hübsches Chassis, einen Wagen von 14 bis 18 P.S. stellt auch die Firma der *«Voitures Stella»* in Genf aus. Sodann folgt der reichhaltige Stand der *Ajax-Motorwagenfabrik* von Dr. G. Aigner in Zürich, die fünf verschiedene Wagen von 16 bis 28 P.S. zeigt. Auch diese zeichnen sich in ihrer Bauart durch Neuerungen, namentlich durch das Streben nach grösster Einfachheit aus. Die *Automobilfabrik Wollishofen* ist mit einem Wagengestell für 30 P.S. und die *Automobilfabrik Brunau*, Zürich II, mit zwei Wagen von 14 bis 24 P.S. vertreten. Es folgen die *Société neuchâteloise Henriod-Schweizer* mit drei und die *Société d'Automobiles Genève S. A. G.*, Konstrukteure *Piccard, Pictet & Cie.* mit fünf, teils fertigen, teils unvollständigen Wagen von 12 bis 50 P.S., einer der reichhaltigsten Stände. Elektrisch betriebene Motorwagen zeigen *A. Tribelhorn & Cie.* in Feldbach und zwar einen Hotelomnibus und zwei kleine leichte Wagen, die mit einer Ladung der Batterie 140 km zurücklegen sollen. Ausländische Luxuswagen stellen die bekannten Firmen, die in der Schweiz Vertretungen haben, in zum Teil sehr reichhaltiger Auswahl aus. Von Motorzweirädern schweizerischer Herkunft finden wir

den *Zweitakt-Fahrradmotor «Nova»* von *H. Hürlimann* in Zug, der bei einem Gesamtgewicht (mit Zubehör) von 11 kg $1\frac{3}{4}$ P.S. eff. leistet und in jedes Rad eingebaut werden kann. Einen Motor mit der gleichen Zweckbestimmung stellen *Amsler & Cie.* in Feuerthalen bei Schaffhausen unter der Bezeichnung *«La Motorsacoche»* als Fabrikat der Firma *H. & A. Dufaux & Co.* in Genf aus. Die gleiche Firma vertritt auch das bekannte vierzylindrige *Motorrad F. N.* mit kettenloser Uebersetzung. Weitere schweizerische Konstrukteure sind: *Manufacture suisse de Vélocipèdes* in Courfaivre, die verschiedene Motorräder und Fahrräder zeigt; *Weber & Cie.* in Uster; Motorräder von $3\frac{1}{2}$ P.S. und Rennmaschinen; *B. Schild & Cie.* in Madretsch bei Biel mit einem Motorrad mit zwei Geschwindigkeiten; ferner die *Fabrique de moteurs et machines St. Aubin* bei Neuchâtel, die eine Reihe von *«Zedel»*-Motorrädern und Motoren mit $2\frac{3}{4}$ bis 5 und 8 P.S. ausstellt, und schliesslich *«Moto-Rève»* S. A. Acanias-Genève mit einem Zweizylinder-Motorrad mit Magnetzündung. Von den ausländischen Motorfahrern erwähnen wir ausser den bereits genannten F. N. noch die Ausstellung der *Neckarsulmer Fahrradwerke.*

Sehr reichhaltig ist die Ausstellung der *Motorlastwagen*, die in dem Hallenbau übersichtlich untergebracht sind. Wir finden hier einen schweren Wagen der neuerrichteten Automobilfabrik *«Safir»* in Zürich, die hauptsächlich Saurersche Konstruktionen und Lizenzen anwendet. Es folgen weiter: *Weidmann & Co.*, *«Brunau»*-Zürich, mit einem Wagen von 12 bis 14 P.S. und 1000 kg Tragkraft; Automobil- und Maschinenfabrik A.-G. *«Herkules»*, vorm. *C. Weber-Landolt* in Menziken, mit zwei Wagen von 15 bis 20 P.S. für 3500 kg und von 35 bis 40 P.S. für 6000 kg Nutzlast; *Automobilfabrik Wollishofen* mit einem Wagengestell für 5000 kg und 30 P.S.; *F. Martini & Co.*, A.-G., Frauenfeld, mit einem Wagen für 3000 kg mit vierzylindrigem Motor von 26 P.S., der mit automatischem Vergaser für Leicht- und Schwerbenzin sowie Benzol arbeitet; der Wagen ist mit einer hydraulischen Geschwindigkeitsbremse und verschiedenen andern Konstruktionsneuerungen versehen. *Soller, A.-G.*, Basel, hat sich mit zwei schweren 5 t-Wagen mit 16 P.S.-Motoren eingefunden; *Adolf Saurer*, Arbon, stellt ein Tourenwagenchassis mit 30 bis 35 P.S.-Motor und einen Lastwagen für 3000 kg Nutzlast mit 30 P.S.-Motor aus, die beide mit mustergültiger Präzision durchgebildet sind. Als besondere Eigentümlichkeit weisen diese Wagen eine selbsttätige, durch komprimierte Luft bewerkstelligte Anlassvorrichtung auf. Ferner sind die Saurerwagen mit einer besondern Einrichtung versehen, die es gestattet, den Motor als Luftkompressor zu einer regulierbaren Motorbremse umzuschalten. Es folgt weiter die bekannte *Automobilfabrik «Orion»*, die ihre bewährten Erzeugnisse in Form von zwei Lastwagen mit Zweizylindermotoren von 12 und 20 P.S. für 1250 und 3000 kg Nutzlast und von zwei Omnibuswagen ausstellt. Von den letztern besitzt einer einen vierzylindrigen 35 bis 40 P.S.-Motor. Gegenüber der *«Orion»*-Gruppe befindet sich der Stand der Motorwagenfabrik von *E. Arbenz & Co.* in Albisrieden bei Zürich mit vier Lastwagen von 1500 bis 4000 kg Tragkraft, sowie einen 40 P.S.-Vierzylindermotor. Als Besonderheit dieser Wagen seien ihre gepressten Stahlrahmen genannt. Ferner sind noch die *Motorwerke «Bern»*, vorm. *J. Wyss & Co.* in Olten, zu erwähnen, die einen fertigen Lieferungswagen, sowie ein Untergestell mit 16 bis 18 P.S.-Motor ausstellen. Ein Vierzylindermotor von 35 P.S. mit gesteuerten Ventilen, deren Hub zum Zwecke der Regulierung verstellbar ist, ergänzt die Ausstellung dieser Firma.

Von ausländischen Firmen ist die neue Automobil-Gesellschaft, *N. A. G. Berlin* mit einem Lastwagen für 3000 kg und einen Lieferungswagen für 1000 kg Nutzlast vertreten, desgleichen die bekannte französische Firma *Peugeot* in Paris mit einem Lieferungswagen von 1500 kg Tragkraft. Die beiden letztgenannten haben sich an der Lastwagenkonkurrenz beteiligt.

Es folgen sodann eine Reihe von Firmen, die Automobilbestandteile ausstellen, von denen wir nur die folgenden erwähnen wollen: *L. von Roll'sche Eisenwerke* Gerlafingen zeigen gepresste und geschmiedete Automobilbestandteile roh und bearbeitet; *Oehler & Co.*, Eisen- und Stahlgiessereien Aarau; Maschinenteile in Schmiedeisenguss und Haberlandguss mit sehr hübschen Kaltbiegeproben; A. G. der *Eisen- und Stahlwerke vorm. Georg Fischer* in Schaffhausen; Automobilbestandteile aus \square G. F. \square Auto-Spezial-Stahlguss und Weichguss, ebenfalls mit einer sehr reichhaltigen Sammlung von Festigkeitsproben aller Art, dünnwandigen Motoregehäusen, Laufrädern mit hohlen Speichen usw.; Eisen- und Metallgiesserei *Seebach vorm. H. Bülsterli*; Automobilguss, speziell grosse und kleine Zylinder, Aluminiumgehäuse für Motoren und Ventilatoren in unbearbeitetem Zustande; Schweiz. Metallwerke *«Selva»* in Thun; Aluminium-, Messing-, Rot- und Bronze-guss aller Art, ferner Stangen, Draht, Röhren, Kühler usw.; Aluminiumwarenfabrik *Gontenschwyl* (Aargau); Aluminiumguss, Coquillenguss und autogene Schweissungen. Ferner zeigen *M. Schoch & Co.* Zürich als Vertreter der Bismarckhütte Konstruktionsstahlmaterialien, roh vorgearbeitete und fertige Werk-