

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **77/78 (1921)**

Heft 18

PDF erstellt am: **22.09.2024**

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.

Der Zug Nr. 1 befindet sich im Bahnhofe II. Er ist nach rückwärts durch die rote Lampe der Einfahrt II und die roten Lampen A und A_1 der Ausfahrt I gedeckt. In Einfahrt II ist R_2 gefallen, J und J_1 sind stromlos; in Ausfahrt I ist R_2 gehoben worden, J und J_1 sind stromlos.— Die Station I will nun einen zweiten Zug (Nr. 2) ablassen und bedient den Schlüssel C . Das Hilfsrelais X_1 geht hoch. Nun kann aber die weisse Lampe B nicht leuchten, denn die Strombahn von J ist bei R_2 9—10 der Einfahrt II unterbrochen. J_1 wird aber erregt, und zwar von P_2 über R_2 9—10, J_1 , X_1 9—10 und T . Der angezogene Anker von J_1 bewirkt, dass die rote Lampe A_1 überbrückt wird, da der Kontakt z' ebenfalls an den + Pol des Spannungsteilers führt. P ist eine abgeblendete Glühlampe von 110 V, die mit Vorteil einen Drahtwiderstand ersetzt. Es brennt also jetzt nur noch die rote Lampe A (Stromkreis: + Pol, A , J 1—3, — Pol) als Zeichen für den Beamten in I, dass der Bahnhof II besetzt ist.

Der Zug Nr. 1 fährt inzwischen weiter. Er überfährt die Ausfahrt II, die weisses Licht zeigt. Es fallen darauf R , R_1 und R_2 , B löscht, A und A_1 leuchten. Nun geschieht folgendes: Durch das Fallen des Relais R_2 der Ausfahrt II wird das Relais R_2 der Einfahrt II gehoben und schliesst die Strombahn P_2 , R_2 9—10, Leitung 19, R_2 5—6 der Ausfahrt I, J_1 4'—5' (die geschlossen sind, da J_1 erregt), X 5—6, X_1 6—5, T . Nun zieht J seinen Anker an und bringt die weisse Lampe B zum Leuchten, wogegen A erlischt. Die Station I kann jetzt den Zug Nr. 2 ablassen. Beim Ueberfahren der Ausfahrt I bringt er R_2 und X_1 zum Fallen, X bleibt erregt, wovon später, A und A_1 brennen. Durch das Fallen von R_2 bekommt die Leitung 22 einen Erdschluss in R_2 3—4 der Ausfahrt I, daher wird J_1 der Einfahrt II über R_2 14—13 erregt, und bringt die grüne Lampe V zum Leuchten (Stromkreis: untere Wicklung von M , J_1 2'—1, V , J , 1—3). A wird dadurch kurz geschlossen. Das Leuchten der grünen Lampe V der Einfahrt II mahnt den Zug Nr. 2, mit Vorsicht in den Bahnhof II einzufahren, da sich Zug Nr. 1 zwischen Ausfahrt II und Einfahrt III befindet; sie bildet also das Vorsignal für A und A_1 der Ausfahrt II. Es ergibt sich also folgende Uebersicht:

Ausfahrt I: Sind J und J_1 stromlos, so brennen A A_1

„ J „ J_1 erregt, so brennt B

Ist J stromlos, J_1 erregt so brennt A

Einfahrt II: Sind J und J_1 stromlos, so brennt A

„ J „ J_1 erregt, so brennt B

Ist J stromlos, J_1 erregt so brennt V usw.

Die Lampenschaltungen für die Einfahrt und diejenigen für die Ausfahrt stimmen also jeweilen überein.

Um das Ueberfahren eines auf Halt befindlichen Aus- oder Einfahrtsignals dem Bahnhofpersonal sicht- und hörbar zu machen, kommt ein sogen. „Contrôleur“ zur Verwendung. Er besteht aus einem Relais CO (Abbildung 2), das für gewöhnlich erregt ist. Wird der Anker losgelassen, so wird im Fenster des Kästchens eine rote Scheibe sichtbar und eine durch eine Lokalbatterie betätigte Glocke ertönt dauernd. Um sie zum Schweigen zu bringen, muss man mittels eines für gewöhnlich plombierten Schlüssels das Kästchen öffnen und den Relaisanker von Hand wieder an die Pole des Elektromagneten legen. In unserer Abbildung 2 ist lediglich der dem Ausfahrtsignal von I entsprechende Contrôleur eingezeichnet. In der Ruhelage wird CO wie folgt erregt: Von P_3 der Ausfahrt I über R_1 7, R 5—6, Punkt n , Leitung CO . In I sind J und J_1 stromlos, d. h. A und A_1 brennen. Ueberfährt nun der in I befindliche Zug das Ausfahrtsignal, so fällt zunächst das Streckenrelais R , wodurch seine Kontakte 5—6 unterbrochen werden. Dadurch wird das Relais CO in der Einfahrt II stromlos und setzt das sicht- und hörbare Signal in Tätigkeit.

Bei der normalen Ausfahrt (d. h. wenn die weisse Lampe B brennt) bleibt CO erregt. Denn die Strombahn von B ist über M geschlossen, der Anker von M verbindet also die Kontakte 1—2, wodurch P_3 an die Leitung CO gelegt

wird. Es ist somit eine zweite Strombahn an CO geschlossen, die vom Fallen des Relais R nicht berührt wird.

Von der Verwendung einer Fahrsperr („automatic train stop“), wie sie auf den Londoner unterirdischen Bahnen, auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn und auf der New-Yorker Stadtbahn¹⁾ im Gebrauch steht, hat man in Paris Abstand genommen. Man begnügt sich, auf den Bahnhöfen II, III und IV je einen Contrôleur bei der Ausfahrt und bei der Einfahrt aufzustellen.

*

Am Anfang der Linie muss dafür gesorgt werden, dass bei der Ausfahrt die Deckung des Zuges durch die beiden roten Lampen A und A_1 unter allen Umständen erfolgt, selbst wenn das Blockrelais R_2 aus irgend einem Grunde nicht fallen sollte. Auf den Stationen II, III und IV käme dieser Uebelstand nicht in Frage, weil ja die zwei rückwärts liegenden Signale dann nicht deblockiert würden und der Zug dadurch genügend Deckung hätte. Das Relais X in I dient zur erhöhten Sicherstellung der Ausfahrtsicherung. Es ist in der Ruhelage durch eine der drei folgenden Strombahnen erregt: a) Wenn R_2 stromlos: P_2 , R_2 11—12, X 1—2, T . b) Wenn R_1 gehoben: P_2 , R_1 5—6, X 1—2, T . c) Wenn R unten: P_2 , R 7—8, X 1—2, T .

Wenn nun der ausfahrende Zug r betritt, so fällt R , X bleibt erregt, beim Betreten von r_1 fällt R_1 und unterbricht 5—6. Fällt nun R_2 nicht, wie es beim normalen Arbeiten den Fall sein sollte, so wird die Strombahn P_2 , R_2 11—12, die nach a) X erregte, nicht erstellt, also bringt die Unterbrechung von 5—6 in R_1 auch X zum Fallen und es kann nicht wieder hoch gehen, denn R ist gehoben; der abgefallene Anker von X schliesst mittels 7—8 eine (nicht eingezeichnete) Lokalbatterie und bringt eine Glocke zum Ertönen. Man muss durch Betätigung eines plombierten Tasters einen Hilfsstromkreis schliessen und dadurch den Anker von X wieder heben. Es dürfte ohne weiteres klar sein, dass durch das Fallen von X auch J und J_1 stromlos werden, sodass die Lampen A und A_1 aufleuchten.

Miscellanea.

Ueber die neuere Entwicklung der flammenlosen Oberflächenverbrennung. Wir haben schon zu verschiedenen Malen Gelegenheit gehabt, auf die Fortschritte im Bau von Dampfkesseln mit Oberflächenverbrennung hinzuweisen.²⁾ Sie beruhen auf der von Prof. W. Bone in Leeds und Ingenieur R. Schnabel in Berlin gleichzeitig gemachten Entdeckung, dass beim Durchpressen oder Durchsaugen eines Gas-Luft-Gemisches durch poröse Chamotte-Körper diese nach kurzer Erhitzung in Weissglut geraten, ohne dass eine Flammenerscheinung zu beobachten ist. In Deutschland, wo seitdem die Oberflächen-Verbrennung wenig entwickelt worden ist, hat sich nunmehr eine „Deutsche Gesellschaft für flammenlose Oberflächenverbrennung“ gebildet, die auf Grund mannigfacher Erfolge im Ausland dem Verfahren von neuem die Wege zu eben beabsichtigt. Einem Vortrag, den die genannte Gesellschaft Ende Februar in der Technischen Hochschule Charlottenburg veranstaltet hat, entnimmt die „Z. d. V. D. I.“ die folgenden Angaben über die neuere Entwicklung des Verfahrens.

In England, wo sich die frühere Bonecourt Surface Combustion Ltd. mit der bekannten englischen Dampfkesselfabrik Spencer zur Spencer Bonecourt Ltd. vereinigt hat, wird die Oberflächenverbrennung lediglich für Dampfkessel verwertet; man hat eine ganz neue Art von Kesseln ausgebildet, die sich von den alten, seinerzeit von der Berlin-Anhalt'schen Maschinenbau-A.-G. geschaffenen Bau-

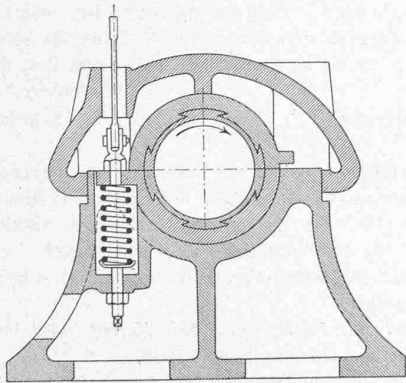
¹⁾ Wir möchten an dieser Stelle auf die vortrefflichen Abhandlungen von Geh. Baurat Kemmann über die Schaltungen der Stadtbahnen in Berlin, London und New York (von sehr übersichtlichen Abbildungen begleitet) aufmerksam machen. Diese sind in den Jahrgängen 1916 bis 1918 der «Zeitschrift für Kleinbahnen» (Berlin, J. Springer), erschienen; eine Ausgabe in Buchform ist in Aussicht genommen. — Sehr lesenswert ist auch: Arndt, «Der selbsttätige Streckenblock». Zeitschrift für Fernmeldetechnik. Bd. 1. 1920, S. 150 ff. München, R. Oldenbourg.

²⁾ Vergl. Bd. LX, S. 178 (28. September 1912); Bd. LXIV, S. 273 (19. Dezember 1914); Bd. LXXV, S. 194 (24. April 1920)

arten grundsätzlich unterscheiden. Während die früheren Kessel eine kurze gedrungene Bauart bei ziemlich grossem Durchmesser zeigten, sind die jetzigen Kessel sehr lang gebaut und die Querschnitte der Rohre wesentlich verändert worden. Die Kessel werden mit Ueberhitzern und Vorwärmern ausgerüstet. Abweichend von dieser Entwicklung in England hat sich die Oberflächenverbrennung in Amerika einen weit grösseren Wirkungskreis geschaffen. Die Bethlehem-Stahlwerke und die staatlichen Geschütz- und Geschoss-Fabriken haben vielfach das Verfahren eingeführt, und städtische Gasanstalten benutzen es bei der Verwendung von Naturgas. Als wesentlicher Fortschritt wurde im Vortrag die Verwendung von Korund an Stelle der bisherigen feuerfesten Masse, die sich nicht bewährt hat, bezeichnet. Mit der Einführung dieses Stoffes sollen frühere Schwierigkeiten wesentlich vermindert worden sein. Ferner wird zum Einblasen des Gas-Luft-Gemisches grundsätzlich kein Kompressor mehr benutzt, sondern ein kleiner Injektor. Als Beispiele der Verwendung in amerikanischen Betrieben seien erwähnt: Schmiedefeuer, Stahl- und Metallschmelzöfen (Tiegelöfen), die vielfach so eingerichtet sind, dass die Wärmestrahlen der erhitzten feuerfesten Masse das zu erwärmende Gut nicht unmittelbar treffen, sondern dass sie durch die Wände oder Decken des Herdraumes auf das Gut zurückgeworfen werden. Ferner hat man in Amerika Glühöfen für Geschosse, Temperöfen für Gewehrläufe und namentlich bis 12 m hohe Turmöfen zur Warmbehandlung von Geschützrohren gebaut, bei denen sich die vorzügliche Regelbarkeit des Verfahrens besonders bewährt haben soll. Es war möglich, diese Geschützöfen bei 900° C auf 5° genau zu regeln. In dem Vortrag wurden des weitern auf verschiedene Möglichkeiten der Verwendung des Verfahrens für den Betrieb von Küchenherden, Heizöfen für Wohnungen usw. und in der keramischen Industrie hingewiesen.

Automatische Vorrichtung zum Verhüten des Heisslaufens von Lagern. Auch bei richtig bemessenen Trag- und Kammlagern kann ein Heisslaufen eintreten; namentlich bei raschlaufenden Maschinen kann die damit verbundene Aenderung der Wellenlage zu schweren Beschädigungen führen. Diese Aenderung der Wellenlage ist schon zum Schliessen eines Kontaktes benutzt worden, der das Abstellen der Maschine veranlasst. Diese Einrichtung hat jedoch den Nachteil, erst dann in Tätigkeit zu treten, wenn schon eine wesentliche Abnutzung oder sogar schon das Ausschmelzen des Lagers eingetreten ist. Eine Vorrichtung, der dieser Uebelstand nicht anhaftet, wird, wie wir der „E. T. Z.“ entnehmen, von der Firma Brown, Boveri & Cie. in Mannheim angewendet. Wie nebenstehendes Bild zeigt, wird die beim Heisslaufen eines Lagers vor dessen Abnutzung auftretende Vergrösserung des Drehmomentes, bezw. die dadurch hervorgerufene erhöhte Lagerreibung, zum Abstellen benutzt. Dass sich eine solche Vergrösserung des Drehmomentes durch die gesteigerte Wärmeentwicklung zeigt, bestätigt die Erfahrungstatsache, dass heissgelaufene Lagerschalen oder Spurplatten, die nicht besonders starr gegen Verdrehen im Lagerkörper gesichert sind, in der Regel aus ihrer ursprünglichen Lage heraus- und mitbewegt werden. Bei Dampfturbinen wird nun die Verdrehung der Lagerschale zur Einleitung der Abstellbewegung auf das ohnehin schon vorhandene Schnellschlussventil benützt, bei Elektromotoren zur Betätigung eines Ausschalters. Das durch die gesteigerte Reibungsarbeit hervorgerufene und zum Abstellen, bezw. Verdrehen der Lagerschale benötigte Drehmoment kann noch durch eine einstellbare Feder oder durch Gewichtsbelastung unterstützt werden.

Steigerung der Werknutzung von Niederdruck-Wasserkraftanlagen. Der Hinweis des Verfassers dieses Artikels in letzter Nummer auf die hydraulische Akkumulieranlage bei Ruppoldingen für das Werk Olten-Aarburg, als erste derartige Ausführung, veranlasst einen Leser unserer Zeitung, an das von Stadtgenieur



Bürkli-Ziegler bereits 1879/80 auf dem Zürichberg erstellte Hochdruck-Triebwasser-Reservoir zu erinnern, in dem die überschüssige Tagesleistung der Niederdruckpumpenanlage der Stadt Zürich „im Letten“ aufgespeichert wurde, zur Ausnützung bei den gewerblichen Hochdruck-Wassermotoren im Industriequartier der Stadt.

Neue Eisenbahn-Brücke über den Hoangho. Da die bestehende, rund 3 km lange Eisenbahnbrücke über den Hoangho im Zuge der Eisenbahn Peking-Hankau, die seinerzeit von belgischen und französischen Unternehmern erstellt wurde, den gesteigerten Verkehrslasten nicht mehr genügt, soll sie nach „Eng. News-Record“ vom 9. Dezember 1920 durch eine neue ersetzt werden. Die Kosten werden auf 15 bis 20 Mill. Dollar geschätzt. Die Brücke ist nicht zu verwechseln mit der in Band LXII, Seite 345 (20. Dezember 1913) wiedergegebenen, die im Zuge der Bahn Tientsin-Pukau liegt.

Konkurrenzen.

Ausbau des Hafens von Trelleborg. Die Hafendirektion von Trelleborg (Schweden) hat, wie wir dem „Z. d. B.“ entnehmen, einen internationalen Wettbewerb für die Erlangung von Vorentwürfen (Vorschlägen) zum Ausbau des dortigen Hafens ausgeschrieben. Einlieferungstermin für die Pläne ist der 1. November 1921. Preisrichter sind H. C. v. Möller, Technischer Bürgermeister in Kopenhagen; Fr. Enblom, Bureauchef in der Königl. Wege- und Wasserbauverwaltung in Stockholm, und T. A. Törjeson, Bureaudirektor im Bauamt der Königl. Eisenbahndirektion in Stockholm. Es sind drei Preise im Betrage von 20 000, 15 000 und 8 000 Kr. und höchstens vier Belohnungen von je 2 500 Kr. vorgesehen; allfällige Ankäufe erfolgen zu 2 000 Kr. Das Programm und die zugehörigen Unterlagen können gegen Hinterlage von 150 Kr. von dem Hafenkantor in Trelleborg bezogen werden.

Nekrologie.

† P. Cuypers. In den ersten Märztagen ist in Holland, im hohen Alter von 94 Jahren, Architekt Dr. Petrus Jos. Hubert Cuypers gestorben. Während seiner langen Tätigkeit hat sich Cuypers in der Hauptsache der mittelalterlichen Baukunst zugewandt. Zahlreiche Kirchenbauten in Holland stammen von ihm. In Mainz hat er ferner, 1875, Wiederherstellungsarbeiten am Dom geleitet. Sein Hauptwerk ist das in den Jahren 1877 bis 1885 entstandene Reichsmuseum in Amsterdam; auch das Aufnahme-Gebäude des Amsterdamer Zentralbahnhofs ist nach seinen Entwürfen erbaut.

Literatur.

Elastizität und Festigkeit. Von Dr.-Ing. C. Bach, württemberg. Staatsrat, Professor des Maschinen-Ingenieurwesens, Vorstand des Ingenieurlaboratoriums und der Materialprüfungsanstalt an der Technischen Hochschule Stuttgart. Achte, vermehrte Auflage. Unter Mitwirkung von Prof. R. Baumann, Stellvertreter des Vorstandes der Materialprüfungsanstalt an der Technischen Hochschule Stuttgart. Die für die Technik wichtigsten Sätze und deren erfahrungsmässige Grundlage. Mit in den Text gedruckten Abbildungen, zwei Buchdrucktafeln und 25 Tafeln in Lichtdruck. Berlin 1920. Verlag von Julius Springer. Preis geb. 88 M.

Die Tendenz, Festigkeitsfragen rein mathematisch zu behandeln, herrschte bis in die neunziger Jahre vor. Dabei setzte man ein gewisses Idealmaterial voraus mit einfachen Gesetzen gehorchenden Eigenschaften. Die Untersuchungen von Tetmajer und Andern, sowie in hohem Masse das vorliegende Buch haben das Irrtümliche dieser Voraussetzungen gezeigt und dargetan, dass eine Beurteilung von Festigkeitsfragen nur unter genauer Kenntnis der besonderen Eigenschaften der Materialien möglich ist. Diese Eigenschaften und ihre Konsequenzen mathematisch zu erfassen, ist nicht immer ganz leicht und die Praxis hat Mühe, sich damit abzufinden. Notgedrungen bleibt sie also meist bei den alten Gesetzen und Formeln stehen. Nun ist es aber unbedingt nötig, dass der Ingenieur ein richtiges Urteil darüber besitze, inwieweit diese alten Methoden als Annäherungen brauchbar sind, um die Sicherheit seiner Bauten zu beurteilen. Er muss sich bewusst sein, dass die errechneten „Spannungen“ nicht identisch sind mit den wirklichen. Diese Erkenntnis erst wird ihn befähigen, auch mit einfachen