Ein neues Drehgestell für D-Zug-Wagen

Autor(en): **H.Oe.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85/86 (1925)**

Heft 14

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-40101

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

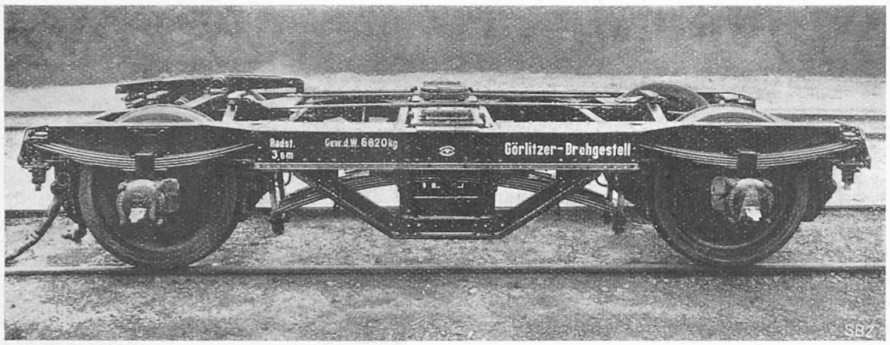


Abb. 1. Neues Drehgestell für D-Zug-Wagen der Waggon- und Maschinenbau-A.-G. Görlitz.

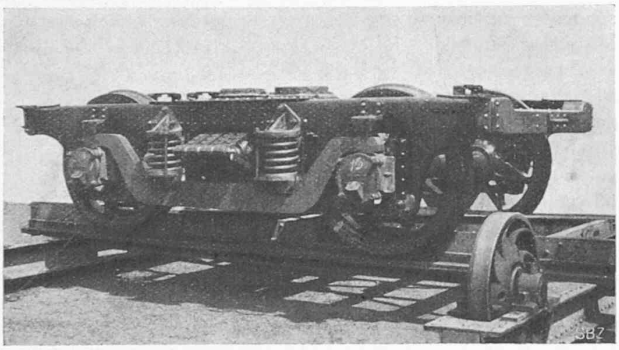


Abb. 2. Bisheriges Drehgestell nach amerikanischer Bauart.

Ein neues Drehgestell für D-Zug-Wagen.

Die derzeitig in Deutschland bei D-Zug-Wagen verwendeten zweiachsigen amerikanischen Drehgestelle lassen bei der Fahrt sehr häufig ein Schlingern bemerken, das ein unangenehmes Schwanken und dadurch Schaukelbewegungen des Wagens hervorruft. Die Waggon- und Maschinenbau A.-G. Görlitz hat deshalb in Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn-Verwaltung ein neues, gleichfalls zweiachsiges Drehgestell entworfen und gebaut, das nach den bisherigen Erfahrungen die nachteiligen Eigenschaften und Begleiterscheinungen des amerikanischen Drehgestells ganz beträchtlich verringert. Die Bauart dieses neuen Drehgestells, dessen erster Entwurf von Regierungsbaurat Speer vom Deutschen Reichsbahn-Zentralamt stammt, wurde unter Berücksichtigung der Normen für den Eisenbahnwagenbau durchgebildet.

Um das erwähnte Schlingern zu vermindern, wurde bei dem neuen Görlitzer Drehgestell der Radstand von 2150 mm auf 3600 mm vergrössert, wie es bei den dreiachsigen Drehgestellen üblich ist. Eine weichere Federung der Wiege wurde dadurch erzielt, dass die bei den amerikanischen Drehgestellen querliegenden, kurzen Doppelfedern durch lange, längsliegende Blattfedern ersetzt wurden, wie sie bei den deutschen Einheitswagen IV. Klasse verwendet sind. Zwischen Achsen und Drehgestellrahmen sind an Stelle der im amerikanischen Drehgestell üblichen Spiralfedern gleichfalls Blattfedern eingesetzt. Durch besondere Achshalterträger sind die Drehgestell-Langträger weiter nach aussen verlegt, wodurch die Wiege verlängert ist und die darauf befindlichen Gleitstücke um 350 mm weiter auseinander gerückt sind. Dies bedeutet eine Verringerung der Schaukelbewegung des Wagenkastens. Der Abstand der Drehzapfen wurde jedoch dabei nicht vergrössert.

Die hier beigefügten Abbildungen des alten amerikanischen und des neuen Görlitzer Drehgestells zeigen deren charakteristische konstruktive Eigentümlichkeiten und ermöglichen am besten den Vergleich. Zur Ergänzung dienen die folgenden Angaben:

	Amerikanisches Drehgestell	Görlitzer Drehgestell
Radstand	2150 mm	3600 mm
Grösste Länge	3660 „	5140 „
Grösste Breite	2010 „	2400 „
Abstand der Gleitstücke auf der Wiege	1500 „	1830 „
Gewicht	6500 kg	6900 kg

Die 400 kg Mehrgewicht des neuen Drehgestells sind im Verhältnis zu der grössern Länge als geringfügig zu betrachten.

Mitte November 1923 ist zum ersten Mal ein D-Zug-Wagen I./II. Klasse der Deutschen Reichsbahn auf diesen neuartigen Görlitzer Drehgestellen als Probewagen gelaufen. Der ersten Probefahrt hat sich eine halbjährige weitere praktische Verwendung dieses Wagens auf der Strecke Berlin-Stettin angeschlossen. Das Ergebnis dieser ausgiebigen Erprobung ist die Bestätigung der in Bezug auf ruhigen Lauf der Drehgestelle gesetzten Erwartungen; das Schlingern und die dadurch hervergerufenen Schwankungen des Wagenkastens sind ganz erheblich verringert. Die Abfederung durch die langen Wiegefedern ist mindestens ebenso weich wie bei den Spiralfedern der amerikanischen Drehgestelle. Seither werden weitere mit diesem Drehgestell versehenen Wagen auch auf gebirgigen und bogenreichen Strecken ausprobiert, um ein abschliessendes Urteil darüber zu ermöglichen.

Als besonderer Vorzug des neuen Drehgestells hat sich bereits seine ausserordentlich einfache Ausführung gezeigt. Alle Teile sind leicht zugänglich und wegen ihrer einfachen Ausführungsart schnell und billig zu ersetzen. Die Einstellung der Federn und die Auswechslung der Bremsklötze sind sehr leicht auszuführen.

Die Besucher der letztjährigen eisenbahntechnischen Ausstellung in Seddin werden sich erinnern, das neue Görlitz Drehgestell dort gesehen haben. H. Oe.

Diskussionstage der Eidg. Materialprüfungsanstalt an der E. T. H. in Zürich.

Vom Wunsche getragen, aktuelle wissenschaftliche Fragen und technische Probleme der Materialprüfung auf Grundlage der Untersuchungsergebnisse der Eidg. Materialprüfungsanstalt an der E. T. H., in andauernder und enger Fühlungnahme mit den Kreisen der Praxis, auf Grund neuerer Erfahrungen zu beraten, veranstaltet der Direktor der E. M. P. A., Prof. M. Roš, allen Fachkollegen zugängliche

DISKUSSIONS-TAGE.

Im Jahre 1925 sind gemeinsame Sitzungen geplant jeweilen Samstags, den 2. Mai, 4. Juli, 3. Oktober und 5. Dezember. Die Sitzungen werden durch kurze Referate eingeleitet und sollen namentlich zu regen Diskussionen Anlass geben. Durch solchen Gedankenaustausch und freimütige, sachliche Kritik über die Untersuchungsmethoden und Versuchsergebnisse der Materialprüfung einerseits und die Erfahrungen der Praxis anderseits sollen neue Forschungen angeregt und deren Richtlinien bestimmt und Grundlagen für die Ergänzung bestehender und Schaffung neuer Vorschriften über Materialqualitäten gewonnen werden. So hofft die E. M. P. A. in gemeinsamer Arbeit mit der Praxis auf wissenschaftlicher Grundlage an dem technischen Fortschritt in der Industrie und im Bauwesen beizutragen, um dadurch in weitestem Sinne auch in wirtschaftlicher Richtung von Nutzen zu sein.

Die Leitung und den geschäftlichen Teil dieser Sitzungen übernimmt die Eidg. Materialprüfungsanstalt. Die Vorträge und Diskussionsbeiträge sollen nach Möglichkeit, in knapper und übersichtlicher Form, als gedruckte Mitteilungen der E. M. P. A. der Oeffentlichkeit übergeben werden.

Jedermann, der sich für die Fragen des Materialprüfungswesens interessiert, wird zur Teilnahme an diesen Sitzungen eingeladen. Die Versammlungen werden im Hörsaal Nr. 3c des Hauptgebäudes der Eidg. Techn. Hochschule stattfinden. Beginn der Sitzungen jeweils vormittags 10 Uhr, Schluss 17 Uhr. Die Traktanden werden 14 Tage vor den jeweiligen Sitzungen bekannt gegeben. Fragen, Wünsche und Anregungen sind der Direktion der Eidg. Materialprüfungsanstalt (Leonhardstrasse 15, Zürich 6), schriftlich bekannt zu geben.

*

Es ist ausserordentlich zu begrüssen, dass auf diesem Wege die Leitung der E. M. P. A. die Beziehungen zwischen Praxis und wissenschaftlicher Forschung auf dem Gebiet der Materialkunde inniger