

Schweizerischer Leichttriebwagen für Meterspur

Autor(en): **K.S.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **109/110 (1937)**

Heft 25

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-49164>

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.



Abb. 3. Versuchs-Verunreinigung

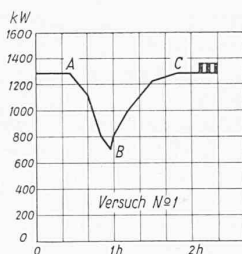
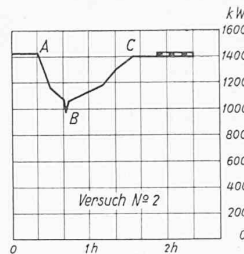


Abb. 4 und 5, Versuche an Turbine 5. — A Einwurf von Geschwemmsel, B Beginn, C Ende der Reinigung



Es hat sich gezeigt, dass die Spülung sehr wirksam ist. Bei Versuchen wurden grosse Mengen langen Grases mit Brennesseln vermischt hinter dem Rechen in die Turbinenkammer eingeworfen (Abb. 3). Die bei dem vorhandenen Gefälle erreichte maximale Leistung von 1280 kW sank infolge der Verschmutzung des Laufrades auf 730 kW (Abb. 4). Nun wurden die Spülschaufeln geschlossen. Die Leistung sank nochmals, auf 700 kW. Schon in den ersten Minuten machte sich der Einfluss der hydraulischen Störung und der damit verbundenen Spülung bemerkbar. Die Leistung stieg wieder an und nahm ziemlich gleichmässig zu bis auf 1280 kW. Nach Abstellen, Reinigen und Wiederanlassen leistete die Gruppe 1370 kW. Der Unterschied von 90 kW rührt von hängengebliebenen Fremdkörpern, wie Aesten und dergl. her, die vermutlich schon vor dem Versuch in dem Laufrade stecken geblieben waren.

Bei einem zweiten Versuch sank die Leistung durch Verschmutzung von 1430 kW auf 980 kW und stieg nach der Spülung wiederum auf 1400 kW (Abb. 5). Nach dem Abstellen, Reinigen und wieder Inbetriebsetzen ergaben sich 1430 kW.

Auf alle Fälle ist durch die Versuche und auch durch die Erfahrung während des Betriebes der Nachweis erbracht worden, dass es mit Hilfe der eingebauten Reinigungsvorrichtung möglich ist, die Turbine von dem festhaftenden Geschwemmsel zu befreien, ohne dass die Gruppe ausser Betrieb gesetzt und abgestellt werden muss.

Die Vorrichtung wurde an allen zehn Turbinen des Werkes eingebaut. Ihre praktische Ausführung ist aus Abb. 2 ersichtlich; die eingetragenen Zahlen und Buchstaben stimmen mit jenen in Abb. 1 überein.

Die Erfindung ist durch Patente geschützt.

Schweizerischer Leichttriebwagen für Meterspur

Vor einigen Monaten ist auf der meterspurigen *Biel-Meinsberg-Bahn* (Gleichstrom 500 Volt), die bisher von Triebwagen der Bieler Strassenbahn befahren wurde, ein neuer, sehr beachtenswerter vierachsiger Triebwagen in Dienst gestellt worden.

Bis vor verhältnismässig noch kurzer Zeit ist für derartige Triebwagen städtischer Strassenbahnen und Ueberlandbahnen ausschliesslich der Tatzenlagermotor verwendet worden, der einerseits mit einem mehr oder weniger erheblichen Anteil seines Gewichts auf der unabgefederten Triebachse lastet und deshalb für Fahrzeuge für höhere Geschwindigkeit namentlich auch auf dem leichten Oberbau der Ueberlandbahnen weniger geeignet ist,

andererseits aber aus einbautechnischen Gründen gewisse Minimal-Raddurchmesser nicht zu unterschreiten erlaubt, die wieder relativ hohe und daher unbequeme Einsteighöhen und — bei Drehgestellen — grosse, die Güte des Kurvenlaufs beeinträchtigende Radstände zur Folge haben. Diese Verhältnisse haben dazu geführt, dass für derartige zwei- und vierachsige Triebwagen Konstruktionen entwickelt wurden, bei denen die Motoren in Richtung der Fahrzeuglängsachse angeordnet wurden und, mit dem Haupt- bzw. Drehgestellrahmen fest verbunden, über Schnecken- oder mehrfache Stirnradgetriebe unter Zwischenschaltung von Kardan- gelenken auf die Triebachsen arbeiteten. Solche Bauarten sind verschiedentlich mit Erfolg angewendet worden, darunter beispielsweise auch bei der Zürcher Strassenbahn.

Zu diesen Forderungen kamen in jüngster Zeit auch die des Leichtbaues. Beiden hat die Waggonfabrik Uerdingen im Verein mit der A.-G. Brown Boveri & Co. durch Entwicklung eines Drehgestells¹⁾ Rechnung getragen, dessen Rahmen unmittelbar von dem Gehäuse des die beiden Achsen über Kegelradgetriebe antreibenden, in der Drehgestellachse angeordneten Motors gebildet wird und wobei das Motorgehäuse auch den Drehzapfen trägt. Die eine Achse ist als feste Achse ausgeführt, während die andere eine Lagenveränderung in einer zur Längsachse des Drehgestelles senkrechten Ebene um einen Winkel von etwa $\pm 1^\circ$ gestattet, damit sich die Räder den Geleiseunebenheiten anpassen können. Dementsprechend ist das Kegelradgetriebe der beweglichen Achse mit einem Pendelrollenlager versehen, das zusammen mit zwei festen Gehäusearmen als Stützpunkt des Motors dient. Das Drehgestell erhält durch diese Anordnung gewissermassen Dreipunktstützung, die schon an sich einen ruhigen Lauf gewährleistet; weiter macht die Bauart von selbst die Verwendung besonderer Achskisten entbehrlich. Zur Dämpfung der Stösse, herrührend von dem auf den Achsen lastenden ungefederten Motorgewicht, erhielten die Räder zwischen Radkörper und Bandagen ein Gummipolster; dieses Gummipolster, d. h. seine verhältnismässig geringe Laufleistung von etwa 40 000 km hat sich als einziger Nachteil dieses neuartigen Drehgestells erwiesen, wozu allerdings noch die geringe statische Belastbarkeit gummi- gefederter Räder von 2 bis 2,5 t pro Rad oder 4 bis 5 t pro Achse kommt. Angewendet wurden und werden Drehgestelle dieser Bauart bis jetzt bei 22 Leichttriebwagen der Essener Strassenbahn, einem Leichttriebwagen der Strassenbahn Oslo u. a. m.

Die A.-G. Brown Boveri & Co. hat daher bei den von ihr gebauten Drehgestellen der neuen Triebwagen der Biel-Meinsberg-Bahn wieder Stahlräder üblicher Bauart verwendet, treibt aber jetzt die früher feste Achse über den von ihr entwickelten Federantrieb, der in grundsätzlich gleicher Bauart bei den sieben Leichttriebwagen der Reihe Re 2/4 201 der SBB («Roter Pfeil») zur Anwendung gekommen ist. Abb. 2 zeigt das Drehgestell des neuen Wagens, das die Erstellerfirma mit dem Namen «Simplex-Drehgestell» belegt hat; sein Radstand beträgt bei 660 mm Raddurchmesser nur 1450 mm.

Der ganze Wagen, dessen Kasten von der Schweiz. Industrie-Gesellschaft Neuhausen erstellt wurde, misst über Puffer 13,6 m

¹⁾ D. R. P. 564510 (Waggonfabrik Uerdingen).

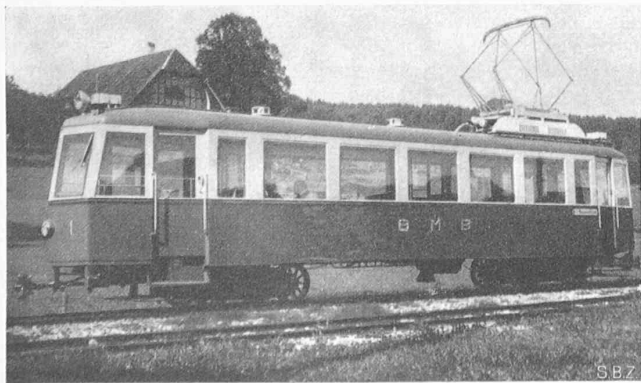


Abb. 1. Triebwagen der meterspurigen Biel-Meinsberg-Bahn

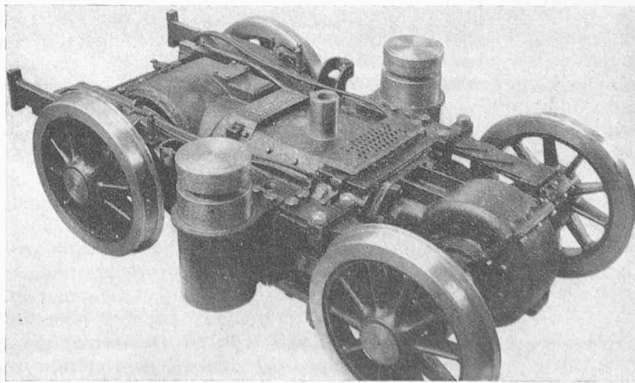


Abb. 2. Das «Simplex-Drehgestell» des Wagens für Meterspur

und wiegt bei einer eingebauten Motorstundenleistung von 112 PS, 36 Sitz- und 24 Stehplätzen nur 13,5 t, also nur wenig mehr als ein zweiachsiger Triebwagen der Bieler Strassenbahn, der bei total 44 Plätzen und zweimal 40 PS Stundenleistung 12,3 t wiegt. Das Sitzplatzgewicht dieses neuen Wagens der Biel-Meinisberg-Bahn beträgt somit nur 375 kg, pro Sitz- und Stehplatz nur 225 kg, ein Erfolg, der ohne die Verwendung von teurem Leichtmetall nur durch die besondere gewichtsparende Konstruktion der Drehgestelle erreicht werden konnte.

Die gleichfalls von BBC stammende elektrische Ausrüstung des Wagens weist keine Besonderheiten auf. Sie umfasst im wesentlichen nur einen Stromabnehmer mit Kohleschleifbügel, die Apparatur bestehend aus zwei Plattformkontrollern und die beiden Motoren, die in Serie-Parallelschaltung gesteuert werden. Als normale Betriebsbremse dient die Widerstandsbremse, während die Handbremse nur zum Stillsetzen des Wagens verwendet wird. Sonst weist der Wagen, der in der Hauptsache als Selbstfahrer dienen soll, nötigenfalls aber zwei zweiachsige Anhängewagen mitführen kann, bei aller Sparsamkeit allen modernen Komfort auf, wie lederbezogene Sitze, grosse Fenster, reichliche Beleuchtung, Lüftung und elektrische Warmluftheizung.

K. S.

Das Nestlé-Säuglingsheim oberhalb Vevey

Architekten E. COMTE und M. FRANEL

Das Säuglingsheim hat den besonderen Zweck, nebst seinen allgemeinen Aufgaben der *Säuglings-Ernährung* grösste Sorgfalt angedeihen zu lassen. Der organisatorische Aufbau des für 32 Säuglinge bemessenen Hauses ist den Grundrissen abzulesen; die saubere, zeitgemässe Durchführung des Baues belegen die Abbildungen 4 und 5. Neben der Diätküche mit ihren neuartigen Einrichtungen (Abb. 6 und 7) sind noch folgende Besonderheiten zu erwähnen. Das ganze Haus hat «Critall»-Strahlungsheizung (Sulzer) mit einer Höchsttemperatur des umlaufenden Heizwassers von 50° C (bei -12° C Aussentemperatur). Diese Heizung bedingte Eisenbetondecken von 12 bis 14 cm Stärke mit einer Isolierung durch eine 3,5 cm starke Korklage im Innern, während jene der Terrassendecke 8 cm dick ist. Statt der Wäschesäcke werden für schmutzige Wäsche Eimer verwendet, die durch einen Aufzug direkt in die Wäscherei gelangen; für die saubere Wäsche dient ein besonderer Aufzug.

Konstruktion und Ausführung: Eisenbeton und Backstein; Fassaden «Granosit»; Treppen, Fensterleibungen und -Simse «Basaltolit»; Fussböden Keramikplatten oder Linol; Innenwände verputzt oder Rupfen, gestrichen; Türen Sperrholz mit Metallrahmen. Erdgeschossboden Eisenbeton mit Korkhourdis, übrige Decken oben erwähnt.

MITTEILUNGEN

Schallübertragungsanlagen. Die für solche Anlagen massgebenden Gesichtspunkte sind in einem Aufsatz von E. Thienhaus in der «Z. VDI» 1937, Nr. 33 zusammengestellt. Wir erwähnen deren drei:

1. Die Schallrichtung soll wenn möglich in die Blickrichtung fallen. Daher verteilt man auch bei ausgedehnten Anlagen ausser den beim Mikrophon aufgestellten Hauptlautsprechern, in grösseren Entfernungen von jenen, Reihen gerichteter Lautsprecher über das mit Schall zu versorgende Areal. Zur Vermeidung gegenseitiger Störungen der von diesen Lautsprecherreihen und der von den Hauptlautsprechern kommenden Schallwellen (künstliche Echos) ist für eine mit der Distanz vom Mikrophon wachsende Verzögerung der Schallabgabe zu sorgen, etwa durch Fortleitung des Schalls vom Hauptmikrophon aus in einer dem Areal entlang geführten Röhre und Speisung jeder Lautsprecherreihe nicht direkt aus dem Hauptmikrophon, sondern je von einem auf ihrer Höhe in der Röhre angebrachten Hilfsmikrophon aus. Bei Massenversammlungen, die sich über kilometerweite Felder erstrecken (was z. B. in Deutschland vorkommt), verzichtet man füglich auf diese Gleichrichtung und bestrahlt das Feld parzellenweise aus gleichmässig darüber verteilten Rundstrahlern (Pilzlautsprechern).



Abb. 5. Durchblick durch die Säuglings-Zimmer im I. Stock

LEGENDE:

- 1 Eingang
- 2 Halle
- 3 Arzt
- 4 Laboratorium
- 5 Bureau
- 6 Directrice
- 7 Assistentin
- 8 Bad
- 9 Wäsche
- 10 Mange
- 11 Trockenraum
- 12 Waschküche
- 13 Seife
- 14 Abstellraum
- 15 Werkstatt
- 16 W. C.
- 17 Wageneinstellraum
- 18 Schaukasten
- 19 Garderobe
- 20 Office
- 21 Diätküche
- 22 Kühlraum
- 23 Vorräte
- 24 Dienstingang
- 25 Personal
- 26 Küche
- 27 Personal-Essraum
- 28 Schwestern-Essraum
- 29 Etagen-Milchküche
- 30 Putzraum
- 31 Nachtwache
- 32 Quarzlampe
- 33 Verglaste Terrasse
- 34 Spielzimmer
- 35 Kinder
- 36 Säuglinge
- 37 Isolierzimmer
- 38 Besuchszimmer
- 39 Bureau
- 39 Schwestern

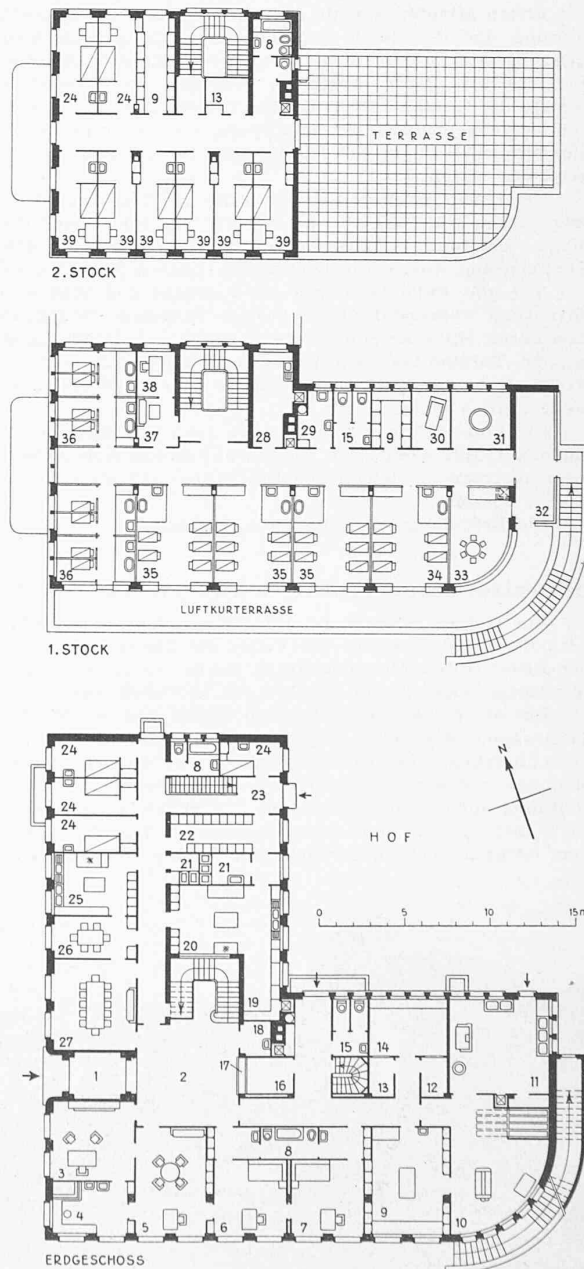


Abb. 1 bis 3. Grundrisse 1:400 des Nestlé-Säuglingsheims ob Vevey. Architekten E. COMTE und M. FRANEL