

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **29/30 (1897)**

Heft 17

PDF erstellt am: **19.05.2024**

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.

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

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Die Geschwindigkeitsmesser, System Klose, an den Lokomotiven der schweiz. Nordostbahn. — Miscellanea: Statistik der elektrischen Bahnen Europas. Ausstellungen. Internationaler Architekten-Kongress in Brüssel 1897. Untergrundbahnen in Budapest. Gasbahn in Hirschberg (Schlesien). Museum in Kairo. Technische Einheit im Eisenbahn-

wesen. Ausführung der Strassenbrücke über die Süderelbe bei Harburg. — Nekrologie: † Karl Friedrich Arnold v. Lätzow. — Vereinsnachrichten: Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein: Protokoll der ausserordentlichen Delegierten-Versammlung. Gesellschaft ehemal. Polytechniker: Relief der Schweiz (zum Protokoll in letzter Nummer). Stellenvermittlung.

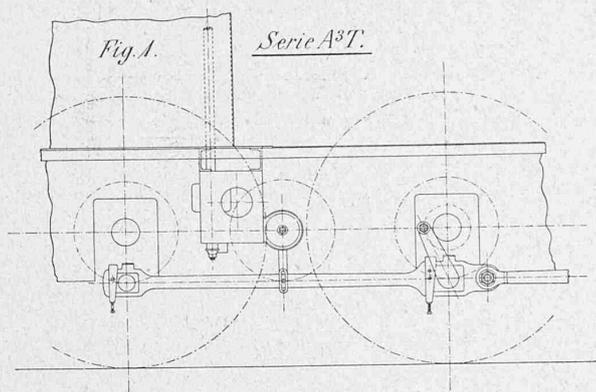
Die Geschwindigkeitsmesser, System Klose, an den Lokomotiven der schweiz. Nordostbahn.

Von E. Egger, Adjunkt des Betriebsmaschinenmeisters der N. O. B.

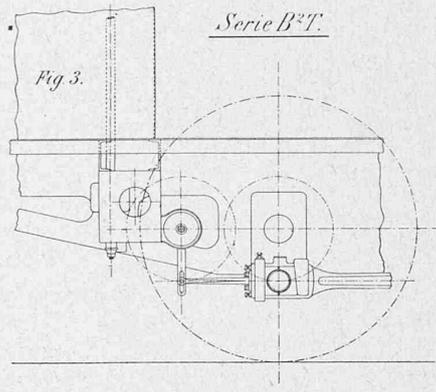
Die Anforderungen an die Regelmässigkeit und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes haben mit zunehmendem Verkehr die Notwendigkeit nahe gelegt, Kontrollapparate über die Führung der Züge zu schaffen und einzuführen. Für die schweizerischen Eisenbahnen hat das Eisenbahndepartement die bisherigen Bestrebungen der einzelnen Verwal-

apparat fiel dabei zweckmässig innerhalb des Führerstandes.

Bei der späteren allgemeinen Einführung der Klose-schen Apparate nun ist der zwangsläufige Antrieb für alle Lokomotivserien angenommen worden und hat zu den in Fig. 2—4 dargestellten Anordnungen geführt. Mitbestimmend hierfür war die Forderung, dass die Apparatsäule durchwegs in das Innere des Führerstandes zu stehen komme. Mit Rücksicht auf das Bedürfnis der leichten Zugänglichkeit und der geschützten Lage, sowie der Nähe und deutlichen Sichtbarkeit bei Tag und bei Nacht hätte man diese allgemeine Bedingung nur ungern fallen lassen. Wie aus den Figuren hervorgeht, erfolgt der Antrieb bei den Serien A² und



1 : 40.



1 : 40.

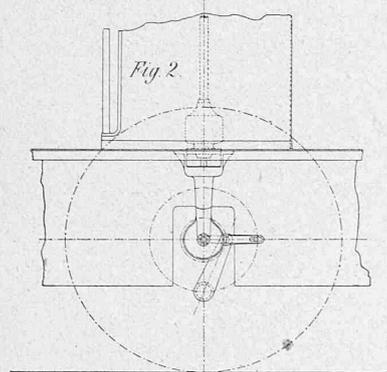
tungen in dieser Frage dahin zusammengefasst, dass durch Bundesratsbeschluss vom 4. Juni 1895 die Ausrüstung der Lokomotiven mit Geschwindigkeitsmessern mit selbstthätiger Registrierung nunmehr vorgeschrieben, die Wahl des Systems dagegen freigestellt ist.

Die Nordostbahn hat sich für das System Klose entschieden, nachdem sie solche Apparate an den neuern Personenzugslokomotiven, Serie A³T, schon seit dem Jahre 1886 in Anwendung gebracht hatte.

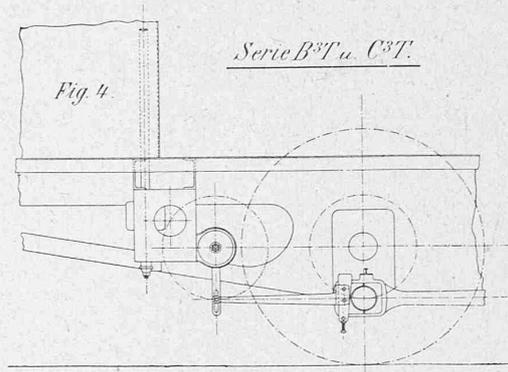
Die Ausführung des Systems lag in zwei Hauptformen vor: Bei der einen erfolgt der Antrieb des Apparates mittelst Friktionsrolle von der Lauffläche einer Triebbradbantage, bei der anderen zwangsläufig mittelst Kurbel von einem rotierenden, festen Punkt des Triebwerkes aus. Auf das Wesen und die Konstruktion des Apparates selbst soll hier nicht näher eingetreten werden, wir verweisen auf die bezüglichen Publikationen des Konstrukteurs.*) Die Bauart der obgenannten Lokomotiven legte hierbei die Wahl des zwangsläufigen Antriebes nahe und ergab sodann die in Fig. 1 dargestellte Anordnung. Die Lage der Säule mit Zifferblatt und Schreib-

A²T von der Gegenkurbel aus, so dass die Stellung des Apparates über die Mitte der Triebachse fällt. Derselbe ist hierorts seiner äussern Form nach in den verfügbaren, knapp bemessenen Raum hineinkonstruiert worden, während für alle übrigen Serien die Bauart des Lieferanten verwendbar war. Bei den Serien B²T, B³T und C³T dagegen wird die rotierende Bewegung vermittelt einer Verlängerung der Kuppelstange auf den Apparat übertragen, wobei es geboten schien, aus Gründen der Festigkeit die Länge dieser Arme so kurz als möglich zu halten bezw. mit dem

Serie A² u. A²T.



1 : 40.



1 : 40.

ersteren soweit als möglich nach vorn zu rücken. Im folgenden sollen nun die Resultate, welche nach Ausführung dieser Konstruktionen im Betriebe gewonnen worden sind, besprochen werden. Vorangehend sei bemerkt, dass die Anforderungen der Praxis an die äusserliche Wirkungsweise solch anzeigender und registrierender Apparate in dem ruhigen Gang des Zeigers und der Schärfe und Deutlichkeit des zu zeichnenden Diagrammes

ersteren soweit als möglich nach vorn zu rücken.

Im folgenden sollen nun die Resultate, welche nach Ausführung dieser Konstruktionen im Betriebe gewonnen worden sind, besprochen werden. Vorangehend sei bemerkt, dass die Anforderungen der Praxis an die äusserliche Wirkungsweise solch anzeigender und registrierender Apparate in dem ruhigen Gang des Zeigers und der Schärfe und Deutlichkeit des zu zeichnenden Diagrammes

*) In der «Schweiz. Bauzeitung» Bd. I. No. 18 u. 19 vom 5. und 12. Mai 1883.