

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **51/52 (1908)**

Heft 20

PDF erstellt am: **20.05.2024**

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.

INHALT: Die elektr. Traktion mit Einphasenwechselstrom auf der S. B. B.-Linie Seebach-Wettingen. — Kirche und Pfarrhaus in Reinach-Menziken. — Die schweizer. Eisenbahnen i. J. 1907. — Miscellanea: I^{er} Congrès international de la Route à Paris. Monatsausweis über die Arbeiten im Rickentunnel. Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel. Eine vollständige elektr. Küche. Neues Schaffhauser Baugesetz. Gegen Wasserstrassen, für Flussregulierungen in Oesterreich. Bedeutende Aufwendungen

für die Pariser Stadterweiterung. Eidgen. Polytechnikum. Vollendung der Mandschurischen Eisenbahn. Inventar aller alten Bauten und Kunstgegenstände Italiens. III. internat. Kongress zur Förderung des Zeichen- und gewerblichen Unterrichts. — Konkurrenzen: Schweiz. Nationalbank und eidg. Verwaltungsgebäude in Bern. — Nekrologie: C. F. Braun. Dr. Joseph de Werra. Karl Schäfer. — Vereinsnachrichten: Tessinischer Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung.

Bd. 51.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.

Nr. 20.

Die elektrische Traktion mit Einphasenwechselstrom auf der S. B. B.-Linie Seebach-Wettingen.

Von Ingenieur *Hugo Studer* in Zürich.

IV. Lokomotiven.

c) Lokomotive Nr. 3.

Die Beistellung dieser in Abbildung 53 dargestellten Lokomotive haben die *Siemens-Schuckertwerke* übernommen; sie wurde im Laufe des Jahres 1907 geliefert und am 7. Oktober kollauiert. Der wagenartige Aufbau ruht auf zwei dreiachsigen Drehgestellen von je 2×2100 mm Totalradstand. Der Drehzapfen-Abstand beträgt 6 m und die

Die Zug- und Stossvorrichtungen sind je an den äusseren Stossbalken beider Drehgestelle angebracht, wodurch eine einfache Konstruktion des Wagenbodens erreicht und Abkröpfungen der Längsträger und dergleichen vermieden werden konnten. Diese einfache Anordnung hat sich gut bewährt.

Die Bremse ist zwölfklötzig, auf jedes Rad einseitig wirkend, und wird pneumatisch oder von Hand bedient. Für die Betätigung der Sandstreuer und Stromabnehmer wird ebenfalls Druckluft verwendet. Diese wird durch eine elektrisch angetriebene Luftpumpe erzeugt und in einem zugehörigen Behälter aufgespeichert.

Der Antrieb der Lokomotive erfolgt durch einerseits auf den Achsen (von 170 mm Durchmesser) gelagerte und

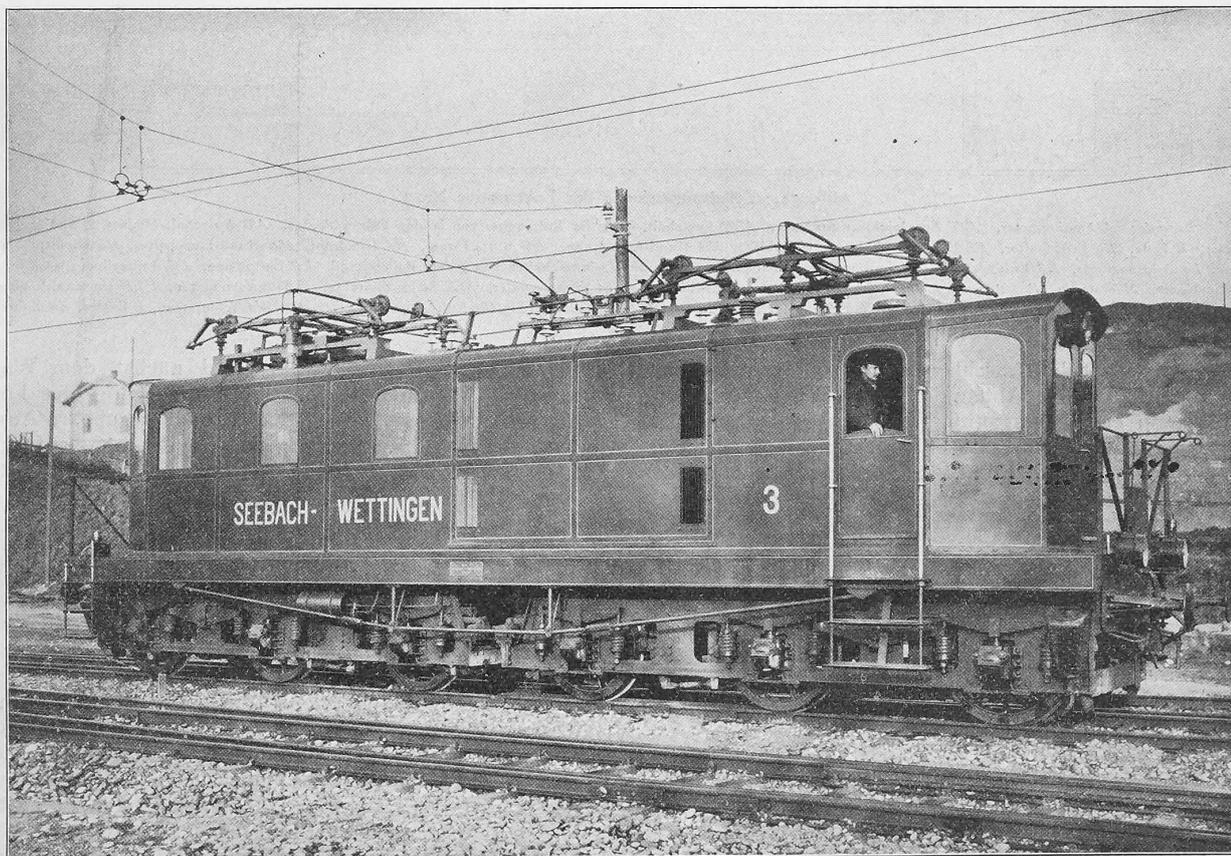


Abb. 53. Ansicht der Lokomotive Nr. 3.

totale Länge der Lokomotive über Puffer gemessen 13,7 m. Die Räder haben 1100 mm Durchmesser. Die Drehgestelle sind nach Art derjenigen des Schnellbahnwagens gebaut, den die Firma für die Schnellfahrten von 1901 bis 1903 auf der Versuchsstrecke Marienfelde-Zossen beige stellt hatte. Es ist eine seitliche Abfederung des Drehzapfens vorhanden, die ein sanftes Einfahren in Kurven, überhaupt eine sichere und ruhige Fahrt bei grössten Geschwindigkeiten gewährt, da die seitlichen Schwingungen schnell gedämpft werden. Die Federung ist eine doppelte (Blatt- und Spiralfedern), überdies sind zwischen der Federung von je zwei Achsen Ausgleichhebel eingebaut, um ungleiche Belastungen auszugleichen. Das Kastengewicht ruht auf je vier Spurfpannen der Drehgestelle, sodass die Drehzapfen selbst entlastet sind.

andererseits am Drehgestell aufgehängte Wechselstrom-Motoren mit einfacher Zahnradübersetzung. Zurzeit ist mit Rücksicht auf den Charakter der Strecke eine Uebersetzung von $1 : 3,72$ angewandt, was der normalen Geschwindigkeit von 50 km/Std. entspricht. Durch Einbau einer kleinern Uebersetzung lässt sich natürlich die Geschwindigkeit entsprechend steigern.

Die beiden Führerstände sind durch einen, den ganzen Wagenkasten durchlaufenden Mittelgang mit einander verbunden, und die zwei Transformatoren, sämtliche Apparate usw. in den links und rechts dieses Ganges liegenden und gegen denselben abgeschlossenen Räumen untergebracht.

Auf dem Dach sind (senkrecht über den Drehzapfen) zwei Bügel montiert, während die beiden Rutenstromabnehmer dazwischen angebracht wurden. Sämtliche Strom-