

Die Hebezeuge an der Schweiz. Landesausstellung Bern 1914

Autor(en): **Kropf, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **67/68 (1916)**

Heft 7

PDF erstellt am: **18.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-32965>

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.

In Bahnhöfen mit vielen Geleisen fällt der Kupferdraht weg, da dort der Querschnitt der vielen Stahldrähte, die durch Abspanndrähte leitend mit einander verbunden sind, für die Ueberführung der nötigen Energie an den Verbrauchsort genügt. Ausser den Fahrdrähten sind noch andere Drähte längs der Linie verlegt, die aber nicht auf

Wie beim vorhergehend beschriebenen Drehkran sitzt auch hier die Säule in einem Fundamentstern aus Profileisen. Das Spurlager am oberen Säulenende ist hier ein Kugellager, am unteren Ende ein Rollenlager. Die Stromzuführung erfolgt durch ein längs der Säule hochgeführtes isoliertes Kabel zu den Ring-Schleifkontakten.

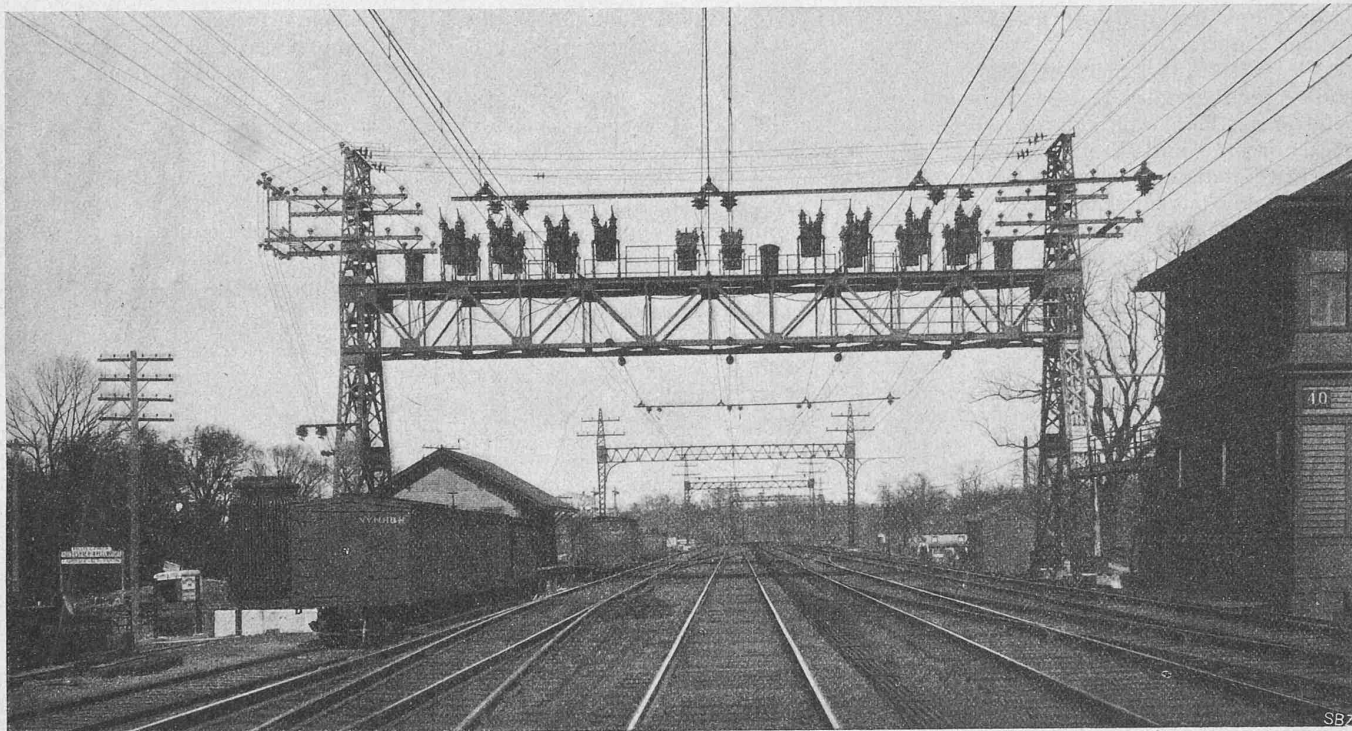


Abb. 5. Ansicht einer Speisepunkt-Anlage für 4 Geleise der New York, New Haven und Hartford Bahn.

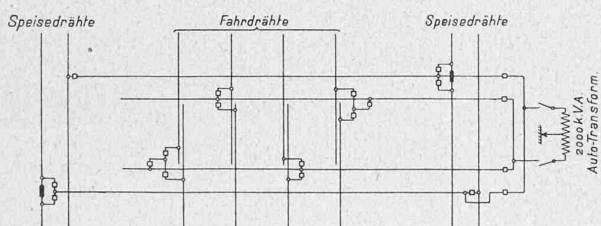


Abb. 6. Schema der Speisepunkt-Anlage.

den Querträgern, sondern an den vertikalen Mastenverlängerungen (Abb. 6) abgestützt sind. Es sind die bereits erwähnten Speiseleitungen, sowie die Steuerleitungen für die Sektionsschalter, die Drehstrom-Uebertragungsleitungen und die Drähte des Signalsystems. (Forts. folgt.)

Die Hebezeuge an der Schweiz. Landesausstellung Bern 1914.

Von Prof. Hans Kraff, Winterthur.

(Fortsetzung von Seite 71.)

Drehkran von 6 t Tragkraft, mit elektrischem Antrieb, der Ateliers de Constructions mécaniques de Vevey, mit 5 m Ausladung und 7,500 m Höhe. Der Kran befand sich im Stand der Firma in der Maschinenhalle; er stellt einen Typus dar, wie er für 6 und 10 t Tragkraft für die Bundesbahnen geliefert wurde. Abbildung 32 zeigt die photographische Ansicht eines solchen Kranes von 10 t Tragkraft, bei abgenommener Kabinenverschalung, aufgestellt auf dem Bahnhof Genf-Cornavin, in der konstruktiven Anordnung übereinstimmend mit dem Ausstellungsobjekt, mit der einzigen Ausnahme, dass das Hubwerk dieses 10 t-Krans zwei Vorgelegewellen besitzt, der ausgestellte 6 t-Kran dagegen nur eine solche aufwies.

Das Hubwerk besteht aus einem zweifachen Stirnräder-vorgelege mit Federbackenbremse auf der verlängerten Motorwelle mit Bremslüftmagnet, die aber auch vom Führerstand aus durch Fusstritt betätigt werden kann. In der

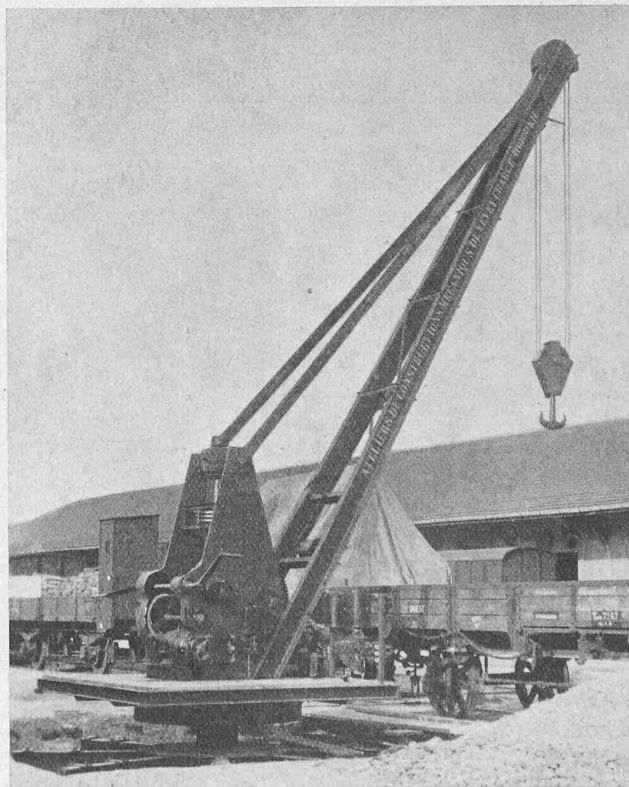


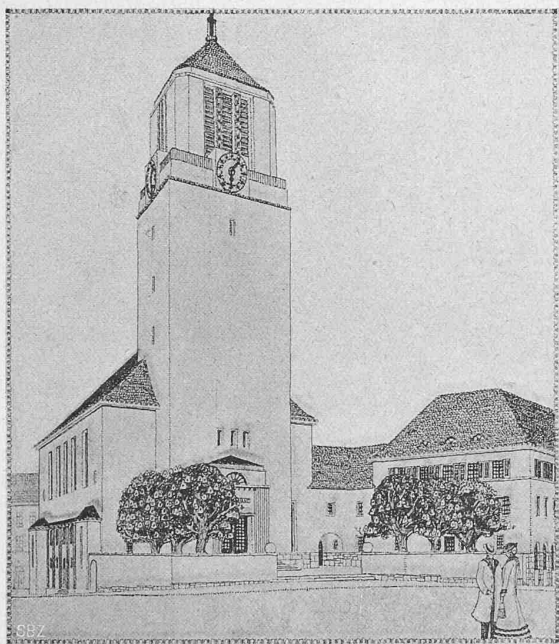
Abb. 32. Drehkran für 10 t. — Ateliers de constr. méc. de Vevey.

höchsten Hakenstellung wirkt ein Hebel mit Drahtseil auf einen im Führerstand aufgestellten Grenzschar. Auch bei diesem Kran ist ein Not-Handantrieb vorgesehen: Eine Handkurbelwelle ist mit Zahnkolben und Sperradbremse versehen; nach Verschieben der Vorgelegewelle wird der Eingriff des Vorgelegezahnades mit diesem Zahnkolben vermittelt, während der Motor ausgeschaltet wird, der doppelbreite Zahnkolben der Vorgelegewelle aber mit dem Trommelrad im Eingriff bleibt.

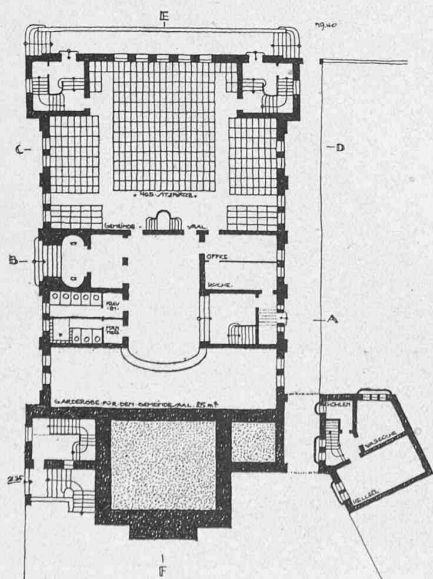
Das Drehwerk umfasst ebenfalls ein dreifaches Stirn- und Kegeldrädervorgelege, in einen an der Kransäule befestigten Zahnkranz eingreifend, ausgestattet mit Federbackenbremse und Bremslüftmagnet und kombiniert mit Fusstritt-Betätigung. Auch das Drehwerk besitzt einen Not-Handantrieb mit ausschaltbarer Vorgelegewelle.

Sehr bemerkenswert ist eine einfache aber sinnreiche Sicherheitsvorrichtung am Hub- und Drehwerk, in Verbindung mit der vorerwähnten Wellenverschiebung, die den elektrischen Betrieb und den Handbetrieb gegenseitig verriegelt. Die Anordnung ist aus Abbildung 33 ersichtlich: Hubmotor

und Drehmotor besitzen je einen besondern Kontroller, deren Steuerkurbeln beim einen mit Vierkant, beim andern mit Dreikant aufgesetzt sind, sodass sie nicht ausgewechselt werden können. Infolge einer angegossenen Nase und einem entsprechenden Einschnitt am Deckel wird ein bajonettartiger Verschluss gebildet, derart, dass die Kurbeln nur in der Nullstellung der Kontrollerwalzen, also bei abgestelltem Motor, abgenommen werden können. Diese Steuerkurbeln müssen nun benützt werden, um die erwähnte, zum Handantrieb notwendige Wellenverschiebung zu ermöglichen, d. h. um den Handantrieb zu entriegeln. Dies geschieht beim Hubwerk durch Drehen einer vor der betreffenden Welle liegenden, mit Ausschnitt versehenen Scheibe, beim Drehwerk durch Drehen einer die betreffende Welle tangierenden angeschnittenen Bolzens. Nach vorgenommener Verschiebung der Welle, womit der Handantrieb eingerückt ist, wird die eben vorgenommene Schaltbewegung wieder verriegelt: die Steuerkurbel kann nicht mehr zurückgedreht und infolgedessen nicht mehr abgenommen werden. Durch diese doppelte gegenseitige Verriegelung ist es verunmög-



Ansicht von Westen.

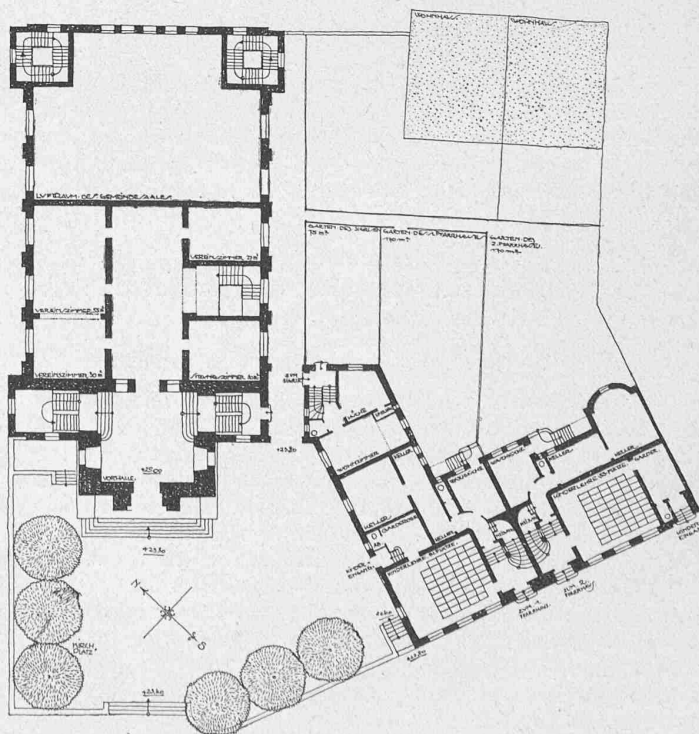


Keller- und Erdgeschoss, sowie Nordwestfassade 1:600.

Wettbewerb für ein Kirchliches Gebäude Basel.

IV. Preis ex aequo. Nr. 38 „Schwarz-Weiss“.

Architekt Albert Gyssler
aus Basel in Chemnitz.



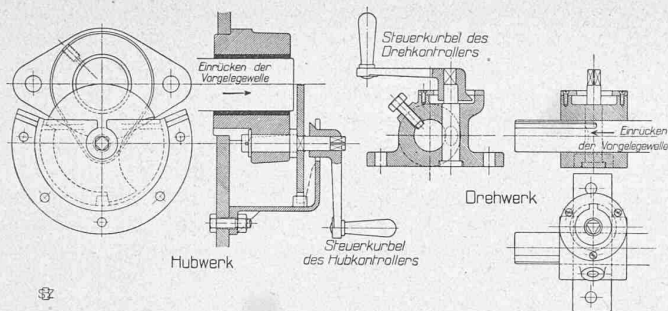


Abb. 33. Sicherheitsvorrichtungen am Drehkran Abb. 32.

licht, bei eingerücktem Handantrieb den Motor anzulassen, was Unfälle hervorrufen könnte; es muss vielmehr vorerst wieder der Handantrieb ausgeschaltet werden.

Die Konstruktionsdaten der Triebwerke sind die folgenden: das Hubwerk wird angetrieben durch einen 11 PS Drehstrommotor von 1350 Uml/min; das Motorvorgelege (Rohhaut auf Grauguss) hat 8 π Teilung, 12/88 Zähne, 96/704 mm Durchmesser, das Trommelvorgelege (Stahl auf Stahlguss) 10 π Teilung, 14/120 Zähne, 140/1200 mm Durchmesser, und die Trommel 300 mm Durchmesser; die Hubgeschwindigkeit beträgt 5 m/min. Das Drehwerk wird angetrieben durch einen 5 PS-Drehstrommotor von 1350 Uml/min, das Motorvorgelege (Rohhaut auf Grauguss) besitzt 6 π Teilung, 18/96 Zähne, 108/576 mm Durchmesser, das zweite Vorgelege (Guss auf Guss) 9 π Teilung, 13/76 Zähne, 117/684 mm Durchmesser, das konische Räderpaar (Guss auf Guss) 15 π Teilung, 14/28 Zähne, 210/420 mm Durchmesser, das Säulenvorgelege (Stahlguss auf Guss roh) 16 π Teilung, 11/106 Zähne, 176/1696 mm

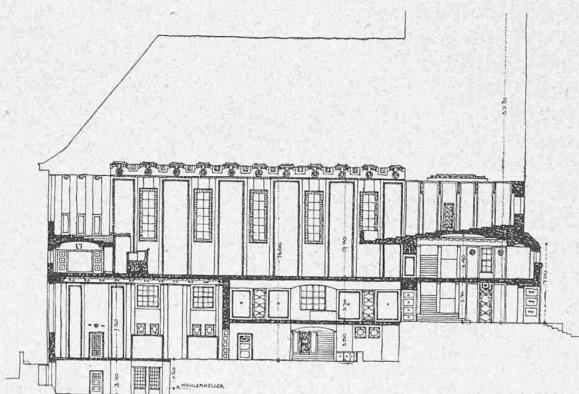
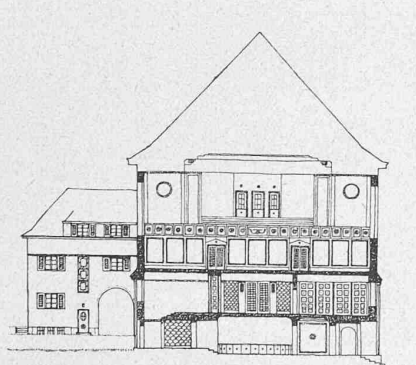
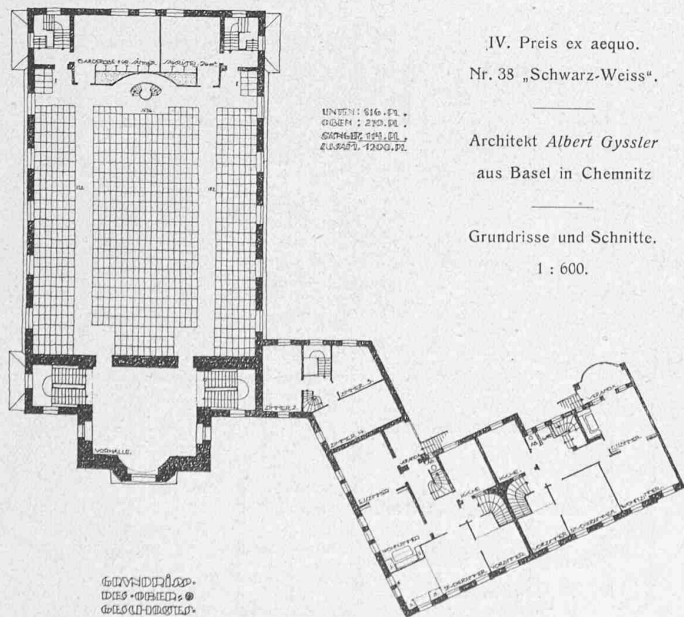
Durchmesser; die Drehgeschwindigkeit, am Haken gemessen, beträgt 75 m/min, d. h. rund 1,2 m/sek.

Drehkran für Handbetrieb, von 6 t Tragkraft, der Ateliers de Constructions mécaniques de Vevey, ein Normaltypus des Bahnhofkranes. Von der Konstruktion möge besonders erwähnt werden, dass die Kransäule sowohl am oberen Ende wie auch unten mit Kugellagern ausgerüstet ist. Das Windwerk mit Stirnrädervorgelege und Sperradbremse ist auf den Streben befestigt.

Förderwinde mit elektrischem Betrieb, der Giesserei Bern, für eine Zugkraft am Seil von 2800 kg bei 0,5 m/sek Fördergeschwindigkeit bzw. 1700 kg bei 0,8 m/sek Fördergeschwindigkeit, nach Abb. 34 (S. 88). Die Fördertrommel dieser Winde ist zur Aufnahme von 1200 m Seil eingerichtet; das korrekte Aufwickeln des Seiles in mehreren Lagen wird durch eine Seilführung bewirkt, die durch Kettenübersetzung von der Trommelwelle angetrieben wird. Die Trommel ist einerseits mit dem Antriebsrad, andererseits mit einer Bremsscheibe verschraubt. Das zweite Vorgelege ist doppelt vorhanden, sodass durch Verschieben des doppelten Zahnkolbens nach Wahl die beiden oben erwähnten Fördergeschwindigkeiten erreicht werden können. Alle Zahnräder sind aus Stahlguss.

Zur Erhöhung der Betriebssicherheit ist die Winde mit drei Bremsen versehen: Für den normalen Betrieb dient eine Handbremse, die als kräftige Backenbremse ausgebildet ist und auf der mittlern Vorgelegewelle sitzt. Sie wird bedient durch ein Handrad, mit Uebertragung durch konische Räder, Welle, Kettentrieb und Spindel mit Links- und Rechtsgewinde. Da bei Stromunterbruch während der Förderung die Gefahr vorliegt, dass die Winde unter der Wirkung der Last durchgeht, falls der Maschinist nicht sofort die Handbremse anzieht, ist eine zweite Backenbremse mit elektromagnetischer Lüftung angebracht, die auf die Kupplungsscheibe des Elektromotors wirkt. Diese Bremse kann auch mittels Fusstritt vom Führerstand aus gelüftet werden. Als weitere Notbremse, beim Versagen der andern oder beim Bruch eines Vorgeleges, dient eine starke Bandbremse, direkt auf die Trommel wirkend; sie wird bedient von einem zweiten Ständer mit Handrad, mit Uebertragung durch Schraubenspindel mit Mutter und Hebelübersetzung.

Alle Steuervorrichtungen, die Handräder für die Bremsen, der Controller, der Hebel für den Geschwindigkeitswechsel und der Fusstritt zur Lüftung der Magnetbremse sind so angeordnet, dass sie der Maschinist ohne Veränderung seines Standortes bedienen kann.

IV. Preis ex aequo.
Nr. 38 „Schwarz-Weiss“.Architekt Albert Gysler
aus Basel in ChemnitzGrundrisse und Schnitte.
1 : 600.

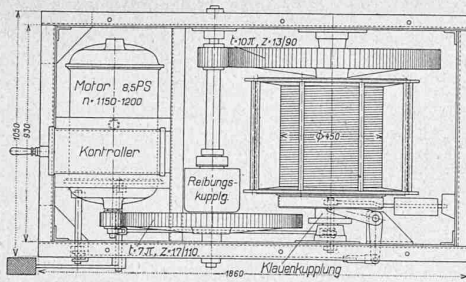


Abb. 35.
Rangierwinde
gebaut von der
Giesserei Bern
der
L. v. Rolschen
Eisenwerke.
1 : 30.

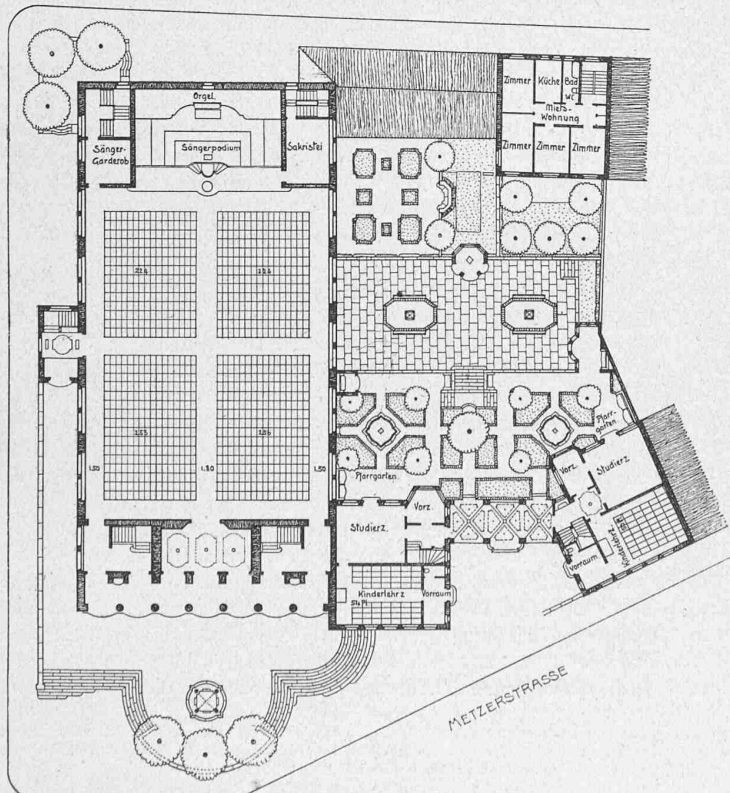
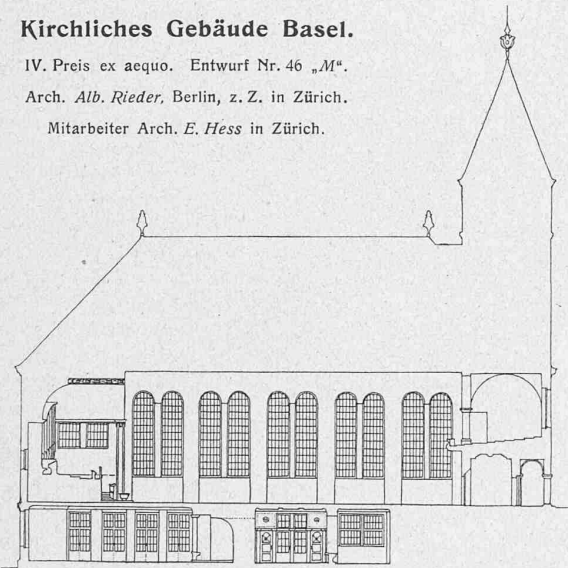
Diese Rangierwinden werden für Geleiseanlagen in Fabriken, grossen Lagerhäusern und dergleichen verwendet und gestatten, ohne Verschiebelokomotive, ein rasches Umstellen von Wagen mit einem Minimum von Bedienungspersonal. Durch Anbringen von Umlaufrollen an geeigneten Punkten können die Wagen in beliebiger Richtung, auch über Drehscheiben, durch Kurven und über Steigungen bewegt werden.
(Schluss folgt.)

Kirchliches Gebäude Basel.

IV. Preis ex aequo. Entwurf Nr. 46 „M“.

Arch. Alb. Rieder, Berlin, z. Z. in Zürich.

Mitarbeiter Arch. E. Hess in Zürich.



Ideen-Wettbewerb für ein kirchliches Gebäude mit Pfarrhäusern an der Metzger- und Mülhauserstrasse in Basel.

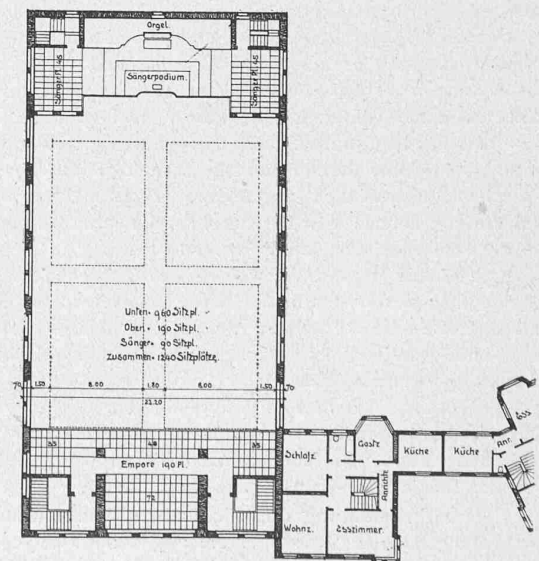
(Schluss von Seite 76)

Wir lassen hier noch die Wiedergabe der beiden mit je einem IV. Preis im gleichen Rang prämierten Entwürfe folgen, und zwar Nr. 46 Motto „M“ von Architekt Albert Rieder aus Basel in Berlin, z. Z. in Zürich, Mitarbeiter Architekt Ed. Hess in Zürich, und auf den vorhergehenden Seiten 86 und 87 Entwurf Nr. 38, Motto „Schwarz-Weiss“, von Architekt Alb. Gyssler von Basel, z. Z. in Chemnitz (Sachsen). Die Würdigung dieser Arbeiten findet sich im Jury-Bericht in letzter Nummer. Zum Schluss verweisen wir noch auf die Zuschrift unter „Korrespondenz“ auf Seite 92 dieser Nummer.

Miscellanea.

Die Bagdadbahn. Ueber diese später als durchgehende Verbindungslinie von Konstantinopel nach dem Persischen Golf vorgesehene Stammlinie des gesamten türkischen Eisenbahnnetzes haben wir seinerzeit, als sie in Angriff genommen wurde, nur einige kurze Angaben inbezug auf die gewählte Linienführung gemacht und uns auch seither auf gedrängte Berichte über den Stand der Bauarbeiten beschränkt. Heute nun, da dieser Bahn, ihrer strategischen Bedeutung wegen, erhöhtes Interesse entgegengebracht wird, dürfte eine Ergänzung unserer seinerzeitigen Mitteilungen, unter Beigabe der Karte (Seite 90) unsern Lesern willkommen sein.

Die westlichste Strecke der Bagdadbahn, das 88 km lange Teilstück zwischen der am Bosphorus, gegenüber Konstantinopel gelegenen Stadt Haidar-Pascha und Ismid, stammt aus dem Jahre 1873. Sie wurde von der türkischen Regierung erbaut, kam jedoch nach ihrer Inbetriebsetzung unter die Verwaltung einer englisch-griechischen Gesellschaft und wurde sodann 1888 von der Deutschen Bank übernommen, die bald darauf die Konzession für ihre Verlängerung bis zu der 789 km weiter östlich gelegenen Stadt Angora erlangte. Nach Fertigstellung dieser weiteren Strecke, im Jahre 1892, bewarb sich die von der genannten Bank gegründete Gesellschaft der Anatolischen Bahnen um die Konzessionen für einen weiteren Vortrieb der Linie bis Cäsarea (410 km) und eine Abzweigung über



IV. Preis ex aequo. — Entwurf Nr. 46 „M“.

Verfasser: Arch. Alb. Rieder aus Basel in Berlin, z. Z. in Zürich.

Mitarbeiter E. Hess, Architekt in Zürich.

Grundrisse vom Erdgeschoss und Obergeschoss, Längsschnitt 1 : 600.