

# Diesel-elektrische Lokomotiven für Rangier- und Verschiebedienst

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **101/102 (1933)**

Heft 4

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-83031>

## **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.

dieser Methode bestätigten ihre Anwendbarkeit. Es ist daher beabsichtigt, vom Frühjahr 1933 an diese Methode versuchsweise einzuführen für die Bestimmung der Abflussmengen von Gebirgsbächen, bei denen die Flügelmessmethode gewöhnlich grosse Schwierigkeiten bereitet.

Um die sichere Meldung von Hochwasserständen zu gewährleisten, konstruierte das Amt einen in die hydrographischen Meldestationen einzubauenden Alarmapparat mit Fernübertragung, wodurch der mit der telegraphischen Meldung beauftragte Beobachter auch nachts alarmiert wird.

#### Geschiebe- und Sinkstoffführung.

Es war nicht zu erwarten, dass Erhebungen an natürlichen Flussläufen auf diesem äusserst schwierigen Gebiet zu klaren, praktisch wertvollen Ergebnissen führen könnten, ohne dass gleichzeitig in einer Versuchsanstalt für Wasserbau Untersuchungen systematisch in einer Weise durchgeführt würden, wie dies in der Natur nicht möglich ist. Es ist zu beachten, dass allgemein noch nicht einmal der Bau der nötigen *Instrumente* so weit durchgebildet ist, dass nicht in den Erhebungen bereits störende Elemente liegen können.

Infolgedessen hat sich das Amt seit mehreren Jahren darauf beschränkt, auf dem Gebiet der Geschiebeführung seine Aufmerksamkeit in der Hauptsache den *Delta-Aufnahmen* zuzuwenden, für die ein genaues Programm aufgestellt wurde. Die Delta-Aufnahmen liefern die sichersten Werte über die Grösse der gesamten Geschiebe- und Schlammfracht innerhalb eines längern Zeitabschnittes. Das Programm dieser Delta-Aufnahmen umfasst Bodensee (Rhein), Brienzsee (Aare und Lutschine), Thunersee (Kander), Bielersee (Aare), Wallensee (Linth), Genfersee (Rhone und Baye de Montreux), Langensee (oberes Becken Tessin, Verzasca, Maggia) und Luganensee (Cassarate). Von diesem Programm über Delta-Aufnahmen wird im Jahre 1933 seine erste Etappe zum Abschluss gelangen.

Nachdem seit Eröffnung der Versuchsanstalt für Wasserbau an der E.T.H. im Jahre 1930 durch Zusammenarbeit dieser Anstalt mit dem Amt bereits interessante Ergebnisse über *Schlammführung* erzielt wurden, erschien es gegeben, nunmehr im gemeinsamen Einvernehmen das Geschiebeprobem weiter zu verfolgen. Die Besprechungen über das Programm sind im Gange.

Sehr wichtig ist natürlich auch die Feststellung, mit welchem Zeitmass die Auflandung der Stauhaltungen in Flachlandflüssen, sowie der Speicherbecken im Hochgebirge erfolgt. An diesen Feststellungen sind aber die Elektrizitätsunternehmungen in so hohem Masse interessiert, dass im allgemeinen angenommen werden kann, es werden die nötigen Vorkehrungen durch sie erfolgen. (Fors. folgt).

### Diesel-elektrische Lokomotiven für Rangier- und Verschiebedienst.

Vor einigen Monaten sind von der A.-G. Brown, Boveri & Cie. für die französische P. L. M.-Bahngesellschaft, bzw. für die „Petite Ceinture“ in Paris je eine Diesel-elektrische Rangier-, bzw. Güterzuglokomotive geliefert worden. Die mit einem 600 PS MAN-Dieselmotor ausgerüstete PLM-Lokomotive (Abb. 1) ist vom Typ A 1 A-A 1 A und besitzt ein Dienstgewicht von 85 t; sie ist imstande, auf 14 ‰ Steigung eine Anhängelast von 700 t mit 6 km/h zu befördern. Die Höchstgeschwindigkeit der Lokomotive allein auf horizontaler Strecke beträgt 55 km/h.

Die Lokomotive für die „Petite Ceinture“ in Paris hat gemäss Pflichtenheft täglich einen 22-stündigen Verschiebe- oder Güterzugdienst zu erfüllen, wobei insbesondere Anfahrten auf 12 ‰ Steigung mit 500 t Anhängelast auszuführen sind. Die normale Fahrgeschwindigkeit auf 12 ‰ mit 500 t Anhängelast beträgt 16 km/h. Auf der Horizontalen wird mit 200 t Anhängelast eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h erreicht. Die Lokomotive ist vom Typ 1 D<sub>0</sub> 1. Bei 14,3 m Gesamtlänge beträgt das Dienstgewicht 88 t und das Reibungsgewicht 66 t. Sie ist mit einem 8-Zylinder-Sulzer-Dieselmotor von 800 PS Dauerleistung bei 700 Uml/min ausgerüstet. Der Hauptgenerator ist mit dem Dieselmotor starr gekuppelt, der Hilfsgenerator fliegend am Hauptgenerator angebaut. Zur Leistungsübertragung auf den Triebdrumfang dienen vier dauernd parallel geschaltete Gleichstrom-Serie-Tatzenlagermotoren. Die totale Einstundenzugkraft beträgt 9000 kg bei 16 km/h und die Anfahrzugkraft 16000 kg bis rd. 7 km/h. Die Spannungsregulierung des Haupt-

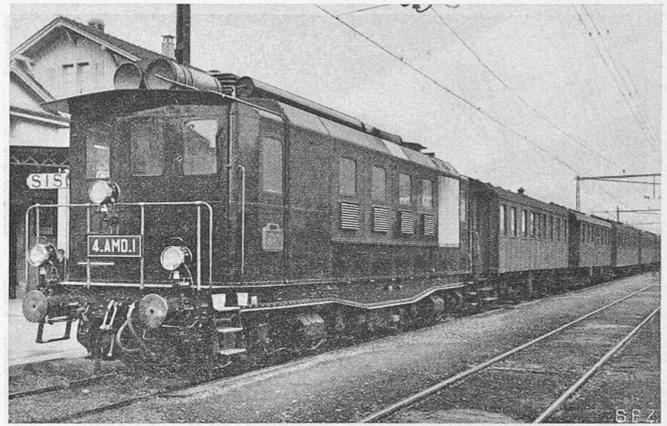


Abb. 1. Diesel-elektrische Rangierlokomotive der PLM-Bahn; Probefahrt.

generators erfolgt wie bei der PLM-Lokomotive nach einer neuartigen automatischen Steuerung System Brown Boveri, die die mit dem Steuerkontroller eingestellte Dieselmotorleistung konstant hält. Das Reguliersystem passt somit die Fahrgeschwindigkeit der nach den Streckenverhältnissen wechselnden Zugkraft an. Die Steuerung wirkt auch als Ueberlastungsschutz des Dieselmotors.

Beide Lokomotiven sind mit Ausnahme des Dieselmotors in den Werkstätten von Brown Boveri erstellt worden. Die PLM-Lokomotive hat ihre Probefahrten am 7. und 8. November 1932 auf der alten Hauensteinlinie absolviert; sie ist am 5. Dezember an die Bahngesellschaft abgeliefert worden und steht seither im regelmässigen Dienst. Die Lokomotive für die „Petite Ceinture“ erledigte ihre Probefahrten vom 16. bis 18. Januar 1933 auf den Linien Münchenstein-Delsberg und Basel-Sissach-Läufelfingen und ist anfangs Februar abgeliefert worden; sie steht seit Anfang April 1933 im Dienst.

### MITTEILUNGEN.

Die experimentelle Untersuchung des Walzvorgangs ist durch die Ausbildung von Messmethoden mit elektrischen Stromkreisen wesentlich gefördert worden, wie aus einer Arbeit von H. Hoff und Th. Dahl (Aachen) in „Stahl und Eisen“ vom 8. Juni 1933 hervorgeht. Anstelle der früheren, unzuverlässigen Druckwasser-Messdosen zur Ermittlung des Walzdrucks werden nunmehr Druckdosen verwendet, bei denen durch die Verformung des Dehnungskörpers durch den Walzdruck der Plattenabstand eines elektrischen Kondensators geändert und gemäss der dabei auftretenden Kapazitätsänderung Gleichstromschwankungen in einem Hochfrequenzgerät hervorgerufen werden, die mit dem elektrischen Oszillographen kontinuierlich registriert werden können. Zugleich mit der Registrierung des Druckes erfolgt die Aufzeichnung der Walzgeschwindigkeit, indem die der Drehzahl einer Kleindynamo auf der Hauptwelle proportionale Stromstärke eines Messtromkreises von passendem Widerstand oszillographisch aufgenommen wird. Diese im Laboratorium ausgebildeten Untersuchungsmethoden haben sich im praktischen Walzwerkbetrieb, für den noch ein weiteres Messgerät zur Ermittlung der abgewickelten Blocklänge zu beschaffen war, bei Anwendung geeigneter Sicherungsmassnahmen als brauchbar erwiesen. Es ist nunmehr die Vornahme systematischer Untersuchungen über die Abhängigkeit des Formänderungswiderstandes von der Temperatur und von der Beschaffenheit des Walzgutes, vom Verhältnis der Stabhöhe zum Walzendurchmesser und von der Reibung in den Kalibern ermöglicht. Aus den zur Zeit bereits vorliegenden Untersuchungsergebnissen geht z. B. hervor, dass bei einem austenitischen Stahl der Arbeitsbedarf das 3,5fache desjenigen beim Verwalzen eines niedrig legierten Stahls bei gleicher Temperatur beträgt. Das Ziel solcher Untersuchungen bildet natürlich die Ermittlung der für jede Eisen- und Stahlsorte günstigsten Bedingungen des Walzvorgangs.

Das Geräusch elektrischer Maschinen. In der Juni-Nummer 1933 des „Bulletin Oerlikon“ veröffentlicht M. Kronld (Oerlikon) einen für die „Conférence des Grands Réseaux Electriques“ verfassten Bericht, in dem, nach kurzer Betrachtung der Grundgesetze der Akustik und der Technik der Schallmessung, das Entstehen