Internationale Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung in Basel 1926

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **87/88 (1926)**

Heft 5

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-40932

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

Fahrgeschwindigkeit und eine grössere Belastung zulässig. Gleich grosse Wagen werden für gleiche Verhältnisse bei gleicher Materialbeanspruchung um 10 bis 20 % leichter als mit Zangenbremsen, was auch einen günstigen Einfluss auf Grösse und Preis der übrigen Ausrüstung ausübt. Es sind keine schweren und teuren Radsätze mit Links- und Rechts-Kupplungen nötig. Jedes Rad sitzt lose auf einem am Wagenrahmen angebrachten festen Stahlzapfen und ist leicht auswechselbar. Dadurch ergibt sich der denkbar leichteste Gang und eine sehr geringe Abnützung. Als Reserve genügt ein Paar einfacher leichter Räder mit Zapfen. Auf genau gleichen Raddurchmesser kommt es nicht mehr an, weil die Räder nicht paarweise auf durchgehenden Achsen aufgekeilt werden müssen. Enge Kurven und ziemlich scharfe Gefällsausrundungen sind zulässig. Ein besonderer Vorteil der neuen Bremse besteht darin, dass keine Spezialschienen erforderlich sind. Es kann jede beliebige Schiene in der für die gegebenen Verhältnisse passendsten Stärke gewählt werden. Deshalb bietet die Bremse die gleichen Vorteile sowohl für ganz kleine Seilbahnen mit Wagen für bloss einige Personen als auch für Seilbahnen von bisher ungewohnt hoher Leistungsfähigkeit. Die gute Bremswirkung ist unabhängig von der Wagenbelastung, Steigung und Adhäsion. Die Bremse wird so eingestellt, dass auch ein Schmieren der Schienen, sowie Witterungseinflüsse die gute Wirkung nicht stören können. Ihre freie Beweglichkeit gewährleistet in Geraden und Kurven eine stets gleichbleibende Wirkung, ohne Ecken der Bremse.

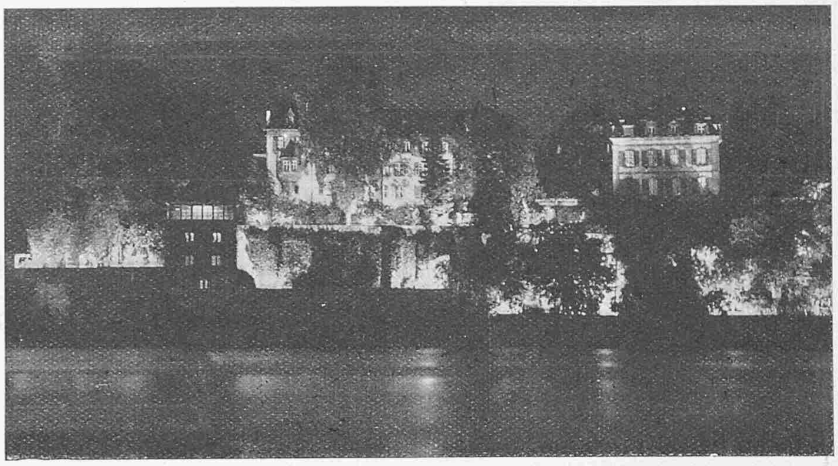

Abb. 1. Partie am linken Rheinufer unterhalb der Wettsteinbrücke.

Auch die Handbremse (Abbildung 11) ist nach dem gleichen patentierten Prinzip der freien Einstellbarkeit als Schnellschluss-Bremszange ausgebildet. Zur Erzielung einer guten Wirkung ohne Ecken der Zange ist diese ebenfalls dreh- und verschiebbar gebaut und mit ihrer Schliessvorrichtung kugelgelenkartig verbunden. Zum Schliessen sind drei bis höchstens sechs Umdrehungen nötig. Die Handbremse wird nur zum Festbremsen des Wagens während längern Stillständen oder bei Unregelmässigkeiten, sowie bei den Bremsproben benützt, niemals aber während der normalen Fahrt, z. B. zum Regulieren der Fahrgeschwindigkeit. Dies besorgt bei allen Belastungen der Motor.

Die Salvatore-Wagen wurden auf dem Probierstand von Bell & Cie. in Kriens durch eine Reihe von rund 60 Bremsproben unter Vollbelastung gründlich ausprobiert, die sowohl bei trockener als auch bei geschmierter Schiene ohne Ausnahme tadellos ausgefallen sind. Ein Teil dieser Proben wurde im Beisein eines Vertreters des Schweizerischen Eisenbahndepartementes und ein anderer in Anwesenheit der Technischen Kommission des Verbandes Schweizer. Drahtseilbahnen, sowie von Vertretern der Bahngesellschaft durchgeführt. Bei den letztgenannten Proben wurde der entsprechend 70 Personen belastete Wagen vom Freilauf auf 53 % Gefälle mit Fahrgeschwindigkeiten bis zu 5,68 m/sek abgebremst, wobei sich ein Schliessweg von 0,4 m und ein maximaler Bremsweg von 2,815 m ergaben. Der vollständige Bremsschluss erfolgte also in etwa $^1/_{15}$ Sekunde.

Die Schienen der Salvatorebahn waren vom vielen Schmieren während der vorhergehenden langen Betriebszeit mit einer starken verhärteten Oelkruste behaftet. Bei den ersten paar Proben zeigte es sich, dass diese Oelkruste einen guten Kontakt zwischen Bremsflächen und Schienen verhinderte und der Reibungskoeffizient deshalb nur den ausserordentlich niedrigen Wert von rund 0,05 erreichte. Nach Entfernung der Oelkruste durch an den Wagen angebrachte Kratzer sind sämtliche Proben normal und vollkommen befriedigend ausgefallen. Der Reibungskoeffizient stieg auf etwa 0,12, während er bei neuen Schienen meistens 0,15 bis 0,25 beträgt, aber auch 0,4 u. m. erreichen kann. Beim Stillbremsen des mit 2 m/sek Geschwindigkeit frei abwärts laufenden belasteten Wagens betrugen der Schliessweg 0,2 m und der Bremsweg 0,56 m. Bei Auslösung ohne Freilauf, entsprechend dem bei stillstehendem oder aufwärtsfahrendem Wagen eintretenden Seilbruch, ergab sich ein ganzer Rücklauf des Wagens von bloss 20 bis 30 mm.

Zum Schluss sei bemerkt, dass mit den neuen Bremsen bisher elf Bahnen ausgerüstet wurden, wovon acht seit längerer Zeit im Betrieb sind und ausnahmslos sehr gut funktionieren. Die grösste davon besitzt 2,7 m breite Wagen für maximal 130 Personen und hat bei 53 % grösster Steigung eine Fahrgeschwindigkeit von 2,62 m/sek.

Internat. Ausstellung für Binnenschiffahrt und Wasserkraftnutzung in Basel 1926.

(Schluss 15. September.)

Auf die *Fest-Beleuchtungsanlage am Rhein*, die das Elektrizitätswerk Basel auf die Ausstellung hin eingerichtet hat, haben wir auf Seite 295 letzten Bandes (5. Juni 1926) bereits hingewiesen. Die beiden bezüglichen Bilder, die wir heute bringen, sollen nicht nur für die Ausstellung Propaganda machen, sondern ausserdem zeigen, wie solche Veranstaltungen, die gelegentlich überall aktuell werden, am wirkungsvollsten durchzuführen sind, wobei die Zürcher See-Uferbeleuchtungen zum Teil als Gegenbeispiel dienen können. Bei diesen pflegt z. B. das Gebäude der Rückversicherung, sowie das Hotel Eden Reihen elektrischer Lämpchen zu illuminieren, die den Kanten, Gesimsen und Dachgräten entlang geführt sind, sodass ein Netz scharfer Linien entsteht, die grell und dünn wirken, und die Fassaden selber im Dunkeln lassen. Demgegenüber bedeutet die Beleuchtung ganzer Fassaden mit Scheinwerfern eine grosse Verbesserung; die Gebäude tauchen als leuchtende Fläche aus der Finsternis, sie scheinen von innen zu glühen, wie dies auch am ebenso beleuchteten Turm der Badener Gewerbe-Ausstellung zu beobachten war. Auch ist diese Beleuchtung mit relativ wenigen, starken Lichtquellen viel wirtschaftlicher, als die andere mit sehr vielen schwachen. Dass neben solchen Hauptwirkungen einzelne Objekte, besonders solche mit wenig Fläche, immer noch durch Lichtguirlanden hervorgehoben werden können, ist selbstverständlich, so in Basel die Rheinbrücken, in Zürich die Schiffe.

Wir bringen noch in Erinnerung, dass vom 1. bis 22. August die Bahnbillette einfacher Fahrt zur freien Rückfahrt gelten, sofern sie in der Ausstellung abgestempelt worden sind.

Miscellanea.

Internat. Kongress für technische Mechanik, Zürich 1926. Diese Veranstaltung (12. bis 18. September) verspricht sich zu einer grossen Versammlung der interessierten Kreise zu gestalten. Rund 200 Teilnehmer sind bis jetzt angemeldet. Ausser den zwölf auf Seite 150 letzten Bandes (13. März 1926) bekanntgegebenen Hauptvorträgen sind über 70 Sektionsvorträge und Mitteilungen eingegangen, die das ganze Gebiet der Wissenschaft samt ihren technischen Grenzgebieten betreffen. In Sektion I werden in 20 Vorträgen theoretische Fragen