Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 22

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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

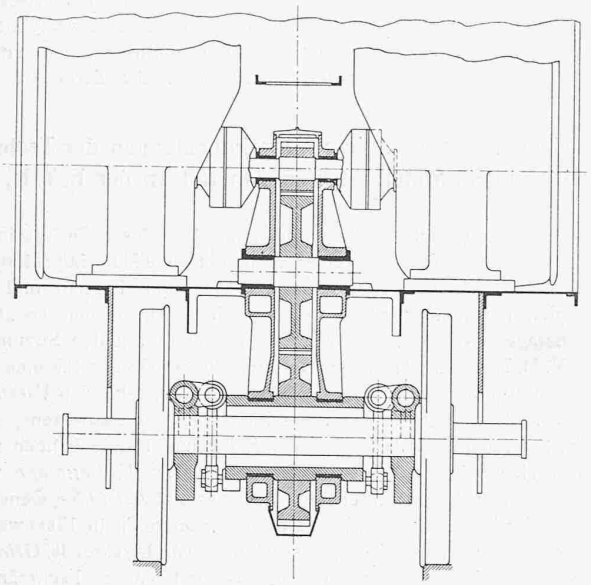
nötig, noch weiter unterteilt, insbesondere der Maschinenbau und andere Industrien des Landes besser als bisher berücksichtigt werden.

Die Höhe der Jahresbeiträge wurde für Einzelmitglieder auf 15 Fr. und für Behörden, Verbände und Firmen auf 50 Fr. festgesetzt. Behörden, Verbänden und Firmen gegenüber wird der Wunsch geäussert, dass grössere Jahresbeiträge gezeichnet werden möchten. Die Jahresbeiträge werden in erster Linie für die Veröffentlichungen, die unter dem Namen des Schweizer. Verbandes für die Materialprüfungen der Technik und der Eidgen. Materialprüfungsanstalt an der E. T. H. erscheinen werden, Verwendung finden. Der Entscheid über die Publikationen steht dem Vorstande zu. Alle Mitglieder erhalten die Diskussionsberichte und Mitteilungen kostenlos zugestellt.

Es ist in hohem Masse zu begrüssen, dass nunmehr alle an der Pflege der wissenschaftlichen Materialprüfung interessierten Kreise sich zu einem nationalen Verbande zusammengeschlossen, der, nach den bisherigen Erfolgen der von Dir. M. Roš eingeführten „Diskussionstage" der E. M. P. A., sozusagen mit Naturnotwendigkeit aus diesen hervorgehen musste. Er wird ohne Zweifel den seitens des Direktors von Anfang an gesuchten Kontakt zwischen Wissenschaft und Praxis, zu beider Nutzen, noch enger und fruchtbarer gestalten. Dazu ein herzliches Glückauf! Die Redaktion.

Miscellanea.

Einzelachsantrieb mit Doppelvorgelege für elektrische Lokomotiven. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft lässt gegenwärtig eine 2-D-1-Schnellzuglokomotive bauen, um einen neuen Einzelachsantrieb auszuprobieren. Ueber jeder Triebachse liegen zwei fest im Gestell gelagerte Motoren, die durch eine Gelenkkupplung über ein gemeisames, doppeltes Zahnradvorgelege auf die Triebachse arbeiten. Die Gelenkkupplung stimmt in ihrer Bauart ziemlich mit der für die 1-D-1-Schnellzuglokomotive der österreichischen Bundesbahnen verwendeten überein, die in Bd. 86, S. 136 beschrieben



Einzelachsantrieb mit zentralem Doppelvorgelege. — Masstab 1 : 40.

ist. Einerseits werden Triebradsätze nach obiger Abbildung gebaut, bei denen die Kupplung zwischen der Triebachse und einer Hohlwelle liegt, das Vorgelege also starr am Motor im Rahmen sitzt, anderseits sollen auch solche Triebradsätze ausprobiert werden, bei denen das Vorgelege auf der Triebradachse gelagert ist, und die gelenkige Verbindung zwischen Motor und Ritzel besteht. Die erstenerwähnte Anordnung ist entschieden vorzuziehen, weil die nicht abgefederten Massen um die des Vorgeleges kleiner werden, der Gang der Lokomotive also ruhiger, und der Unterbau weniger hergenommen wird. Zudem unterliegt das ohnehin etwas heikle Organ geringeren Geschwindigkeiten. Das Vorgelege befindet sich in Lokomotivmitte, sodass die beiden Motoren ganz an die Aussenwände gerückt sind und einen Dienstgang frei lassen, für den allerdings, damit er begehbar wird, nach oben dadurch Raum geschaffen werden musste, dass man dem Lokomotivdach eine kanalartige, nicht eben „schön" wirkende Erhöhung gab. Die Kupplungen der Motorwellen mit dem Ritzel sind federnd ausgeführt.

Die Zeitschrift „Elektrische Bahnen" vom Juni 1926 erwähnt als wesentlichen Fortschritt dieser Antriebsart gegenüber einfachem Vorgelege, dass der selbe Motor für alle Zugsarten Verwendung finden kann, indem das Doppelvorgelege genügend Spielraum für verschiedene Uebersetzungen bietet, das Ersatzteillager also vermindert, und die reparaturbedürftigen Triebachssätze in einfacher Weise ausgetauscht werden können. Ausserdem soll die Gelenkkupplung gegenüber andern Einzelachsantrieben den Vorteil völliger Symmetrie aufweisen und somit keine Gegengewichte erfordern. Massgebend für die Unterteilung der Triebachsleistung auf zwei Motoren war die Tatsache, dass das Motorgewicht pro Leistungseinheit dadurch in die Gegend des Optimums fällt.

Bei 1400 mm Triebraddurchmesser und einer Totalübersetzung von 1 : 2,27 entwickeln die acht Motoren eine Stundenleistung von 4000 PS, bezw. eine Dauerleistung von 2800 PS und eine Stundengeschwindigkeit von 90 bis 100 km. Die Länge der Maschine über Puffer beträgt 14,94 m, das Gewicht der elektrischen Teile 60 t, das des mechanischen 58 t. Lnn.

Automobilverkehr und Strassenausbildung (vergl. S. 250, 279 und 290). Das Thema kommt in der öffentlichen Diskussion nicht mehr zur Ruhe. Mit Bezug auf die Verkehrstauungen, die sich aus dem Automobilmarkt jeden Freitag Nachmittag auf dem Beatenplatz (zwischen Du Pont und Bauamt II) rückwirkend auch für den Verkehr in der untern Bahnhofstrasse und auf dem Bahnhofplatz ergeben, sagt ein Einsender in der „N. Z. Z." vom 21. Nov. (Nr. 1889): „Es ist erstaunlich, dass man diesem Uebelstand von seiten der Behörden bis heute nicht begegnet ist, wie man ruhig diesen unzulässigen Verkehrsverhältnissen zuschaut und keine Anstrengung macht, für Abhilfe besorgt zu sein." — Es wird dann der naheliegende, schon mehrmals gehörte Vorschlag gemacht, den benachbarten, der Stadt gehörenden brachliegenden Bauplatz zwischen Werdmühleplatz und Beatenplatz als Autoabstellplatz herzurichten, was mit geringen Kosten möglich sei. Wir möchten unserseits diesen Vorschlag unterstützen, unter Hinweis darauf, dass es nicht nur für den Automarkt, sondern überhaupt *in Bälde* nötig wird, in jener Gegend für ausreichende Abstellgelegenheit zu sorgen, da ja z. B. gegen Abend nicht nur die ganze Peripherie des Bahnhofplatzes besetzt, sondern auch die benachbarten Nebenstrassen mit Autos förmlich vollgepfropft sind.[1]) Wir möchten noch einen Schritt weitergehen, und der zuständigen Behörde die *rechtzeitige* Prüfung der Möglichkeiten zur Schaffung von *Unterpflaster-Garagen*, wie sie in Nr. 18 der „S. B. Z." (Seite 245) beschrieben worden sind, ans Herz legen.

Ausstellung „Das Bayerische Handwerk", München 1927. Vom Mai bis Oktober nächsten Jahres soll im städtischen Ausstellungspark in München (Theresienhöhe) die Entwicklung des Handwerks jeder Art in einer Ausstellung dargestellt werden. In umfassender Weise will die Ausstellung nicht nur die Bedeutung des Gewerbes aller Zeiten für Wirtschaft, Kultur und Technik zeigen, sondern es werden auch das *Baugewerbe* und die *Baukunst* weitgehend vertreten sein; u. a. ist vorgesehen, eine vollständige zeitgemäss installierte Baustelle im Betriebe vorzuführen. Zu gegebener Zeit soll näheres hierüber mitgeteilt werden. R. J.

Modernisierung der Preussischen Hochbauverwaltung. Dr. W. C. Behrendt (Berlin), Mitglied der Vereinigung moderner Architekten „Der Ring" und Schriftleiter der Werkbundzeitschrift „Die Form", ist als Ministerialrat in die Hochbauverwaltung des Preussischen Finanzministeriums berufen worden. Man will in dieser Ernennung eine Modernisierung der Preussischen Hochbauverwaltung erblicken, sagt die süddeutsche Bauzeitung.

Der „Tunnel du Rove" im Schiffahrtskanal Marseille-Rhone, über dessen allgemeine Anlage und dessen Bauweise wir hier bereits eingehend berichtet haben[2]), ist am 23. Oktober zum ersten Mal befahren worden. Die Inbetriebnahme des Kanals wird indessen erst nächstes Jahr erfolgen.

Konkurrenzen.

Bürgerheim Olten. In einem auf drei Teilnehmer beschränkt gewesenen Wettbewerb für ein Bürgerheim in Olten gingen die Architekten *v. Arx & Real* (Olten) als Sieger hervor.

[1]) Und zwar ganz regellos, links oder rechts haltend, wie's jedem beliebt!

[2]) Vergl. Band 66, S. 58 (31. Juli 1915) und Band 84, S. 27 (19. Juli 1924).