

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65/66 (1915)**

Heft 22

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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>

INHALT: Das Zugförderungs-Material der Elektrizitätsfirmen an der Schweiz. Landesausstellung in Bern 1914. — Wettbewerb für den Bau einer evangelischen Kirche mit Pfarrhaus in Bern. — Zum Kapitel privater Nebenbeschäftigung beamteter Techniker. — Ueber die Kettenlinie. — Explosion eines Dampfgefässes und eines Dampfkessels; Betrachtung über Schweissungen. — Schweizerischer Elektrotechnischer Verein und Verband Schweizer Elektrizitätswerke. — Miscellanea: Spritzgussstück aus Alumi-

nium. Die Aufzugsanlagen des Woolworth-Gebäudes in New York. Die Themse-Brücken und -Tunnels in London. Wasserloser Gasbehälter. Die eidgenössische Kunstkommission. Kommission zur Erhaltung historischer Kunstdenkmäler. Verein der Ingenieure für S. B. B. — Nekrologie: Fritz Feer. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Technischer Verein Winterthur. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Herbstsitzung des Ausschusses; Stellenvermittlung.

Band 66.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 22.

Das Zugförderungs-Material der Elektrizitätsfirmen an der Schweiz. Landesausstellung in Bern 1914.

Von Prof. Dr. W. Kummer, Ingenieur, Zürich.

Maschinenfabrik Oerlikon.

(Schluss von Seite 242.)

III. Diverse Ausrüstungsteile.

Unter den „diversen Ausrüstungsteilen“, die die Maschinenfabrik Oerlikon an der Ausstellung vorgeführt hat, bilden Objekte der Fahrzeugausrüstung einerseits noch die für die Steuereinrichtung der Personen-Motorwagen der „London and North Western Railway“ bestimmten, durch die Abbildungen 74 und 75 hier veranschaulichten Hauptschalter und Einzelschalter, sowie andererseits die durch die Abbildungen 76 und 77 dargestellten Normalausführungen elektromagnetischer Schienenbremsen.

Was die Zugssteuer-einrichtungen der „London and North Western Railway“ angeht, so handelt es sich um eine solche Zugssteuerung, bei der Zugscompositionen, bestehend aus je einem Motor- und zwei Anhängewagen, einzeln oder zu zweien zusammengekuppelt geführt werden können, wobei sie, einfach oder doppelt, immer nur von einem

einzigem Führer gesteuert werden. Die Steuerung erfolgt völlig automatisch mittels Einzelschaltern. Der Führer stellt die Handkurbel seines Bedienungskontrollers auf die gewünschte Fahrstellung ein, wobei dann automatisch die Schaltung der Einzelschalter derart vor sich geht, dass

eine bestimmte Stromstärke niemals überschritten werden kann, bis die Uebereinstimmung der Schaltung der Einzelschalter mit der Stellung der Führerkurbel automatisch erfolgt ist.

Ueber die von der Maschinenfabrik Oerlikon ausgebildeten *elektromagnetischen Schienenbremsen* mögen folgende Angaben dienen. Die pro Bremse in je einen oder in je zwei wasserdichte Messingkästen eingebauten Erregungswindungen können durch einen, der Fahrleitung entnommenen Strom oder den Bremsstrom der kurzgeschlossenen Motoren, oder endlich auch durch einen besondern, meist

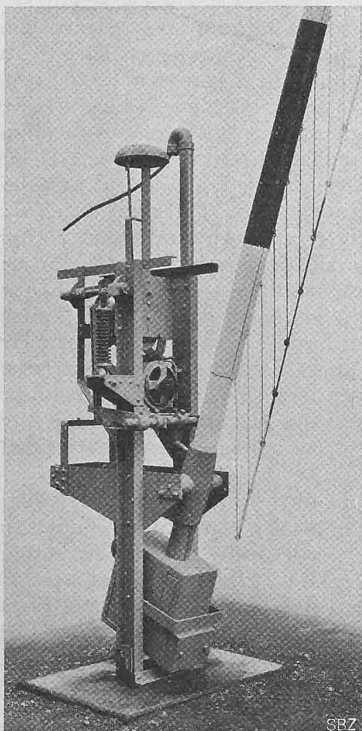


Abb. 82. Elektr.-automat. Schranke.

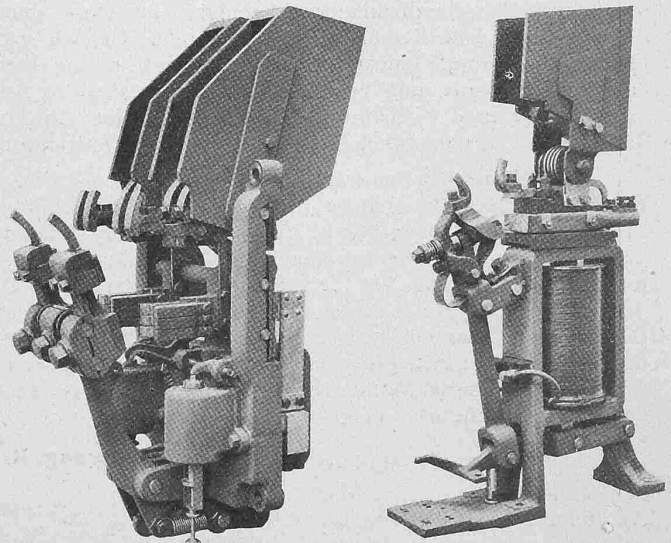


Abb. 74 u. 75. Haupt- und Einzelschalter für Gleichstrom-Motorwagen.

als Akkumulatorenstrom in Betracht fallenden Erregerstrom gespeist werden; bei Schaltung für Fahrstrombremsung oder Kurzschlussbremsung sind die Spulen bis etwa 1500 V betriebssicher. Die vom Fahrzeuggewicht unabhängige Bremskraft kann pro Bremse normal bis auf 4300 kg betragen. Die normale Art der Aufhängung des zweiteilig ausgeführten Magnetkerns am Wagenuntergestell ist bereits in Abbildung 65 dargestellt worden.

Als weitere „diverse Ausrüstungsteile“, die die Maschinenfabrik Oerlikon ausstellte, haben wir nun die von ihr gebauten *Kontaktleitungen* zu betrachten.

Ueber dem, die meterspurigen Triebfahrzeuge tragenden Geleise der Transportmittelhalle der Schweiz. Landes-

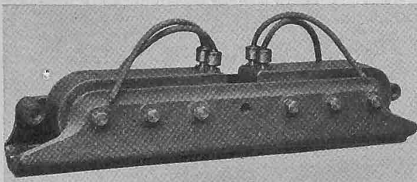


Abb. 76 u. 77. Elektromagnet. Schienenbremse.

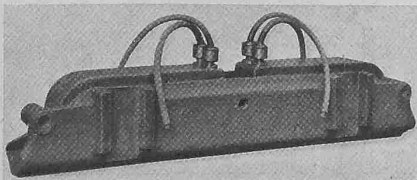


Abb. 80 Liegender und Abb. 81 (rechts) Stehender elektrisch-automatischer Weichenantrieb.

