

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 101/102 (1933)
Heft: 20

Artikel: Ein geschweisster Walzeisen-Transportkran
Autor: Naef, Robert A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-83093>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

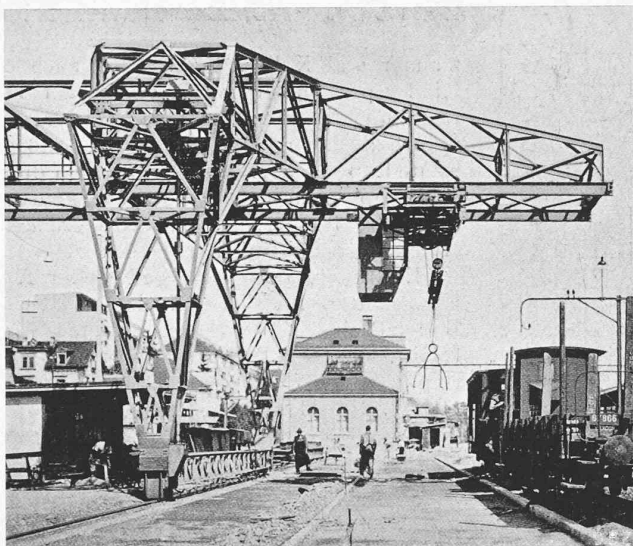


Abb. 5. Feste Stütze mit Laufkatze (Bahnseite).

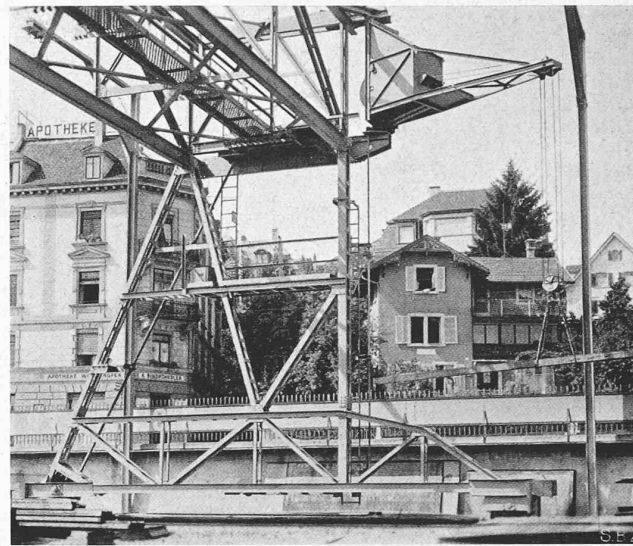


Abb. 4. Pendelstütze mit schwenkbarem Ausleger (Strassenseite).

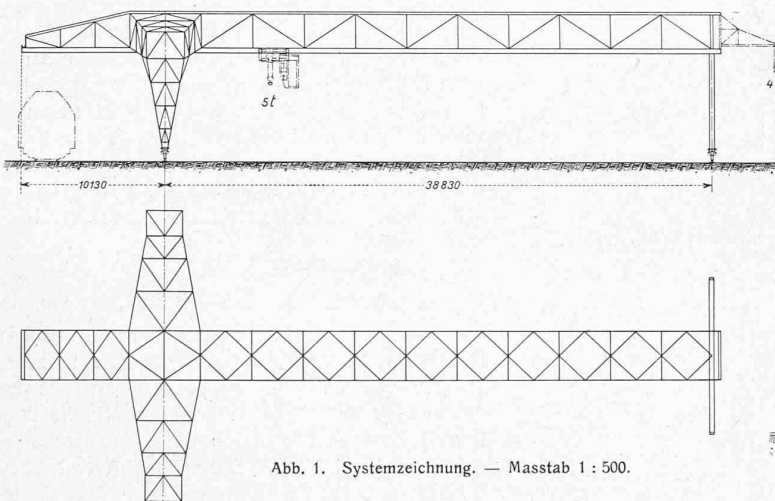
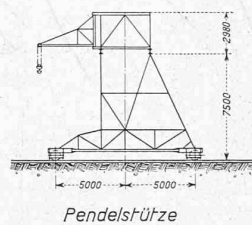
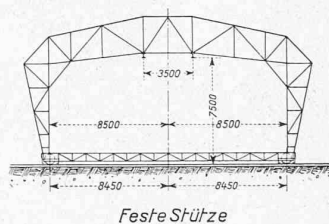


Abb. 1. Systemzeichnung. — Masstab 1 : 500.



Pendelstütze



Feste Stütze

wurde als Ganzes geschweisst angeliefert.

Die grösste Gewichtsersparnis gegenüber den üblichen Ausführungen wurde erzielt, indem man als Untergerüste des Fachwerkes je ein I NP 34 verwendete, auf dessen untern Flanschen die Schienen für die Laufkatze aufgeschweisst wurden. Auf die obren Flanschen sind die Knotenbleche stumpf aufgeschweisst. Das Gewicht der Eisenkonstruktion, einschliesslich der Laufstege mit

Ein geschweisster Walzeisen-Transportkran.

Von ROBERT A. NAEF, Dipl. Ing., Zürich.

Die Eisenhandlung Pestalozzi & Cie. nahm dieses Jahr auf ihrem Lagerplatz in Zürich-Wollishofen einen Walzeisentransportkran in Betrieb. Seine Tragkraft beträgt 5 t, die totale Länge 48,960 m, d. h. 38,830 m zwischen den Schienen und 10,13 m Ausladung. Die bahnseitige „feste“ Stütze hat zwischen ihren Füssen eine lichte Weite von 17,0 m, sodass 16 m lange Träger parallel zum Bahnwagen manövriert, ab- und aufgeladen werden können. Sie wurde stark gespreizt, weil sie bei plötzlichem Bremsen der Katze erhebliche Torsionsmomente aufnimmt.

Da der Lagerplatz zwischen Eisenbahn und Strasse liegt, die nicht parallel laufen, bleibt längs der Strasse ein dreieckiger Streifen übrig, der nicht vom Haken der Laufkatze bedient werden kann. Man brachte deshalb an der Pendelstütze einen drehbaren Ausleger an. Aus diesem Grunde ist die Pendelstütze unsymmetrisch.

Bei einer derartigen Konstruktion ist das Verhältnis von Nutzlast zu Eigengewicht sehr ungünstig. Um an Eisengewicht möglichst zu sparen, schweisste man alle Verbindungen, die in der Werkstatt ausgeführt werden konnten; auf Bauplatz-Schweissung wurde jedoch verzichtet. Die Montage-Stösse, Wind- und Querverbände wurden vernietet. Die beiden Hauptträger kamen in vier fertig verschweissten Teilen zur Montage. Bei der „festen“ Stütze wurden die beiden Füsse bis zum Ansatz des Riegels in der Werkstatt geschweisst, ebenso das Zugband (in zwei Hälften) und die Vertikalwände. Die (strassenseitige) Pendelstütze

Lochblechen beträgt 43 t. Die maximale Durchbiegung unter einer Last von 6,5 t wurde zu 20 mm = $L/1940$ gemessen. Die Beanspruchung der Schweissnähte überschreitet nirgends $\sigma = 600 \text{ kg/cm}^2$, mit Rücksicht auf die dynamischen Beanspruchungen.

Die Eisenkonstruktion wurde von der Eisenbaugesellschaft Zürich nach den Plänen des Verfassers ausgeführt, die maschinelle und elektrische Ausrüstung von der Maschinenfabrik Oerlikon geliefert.

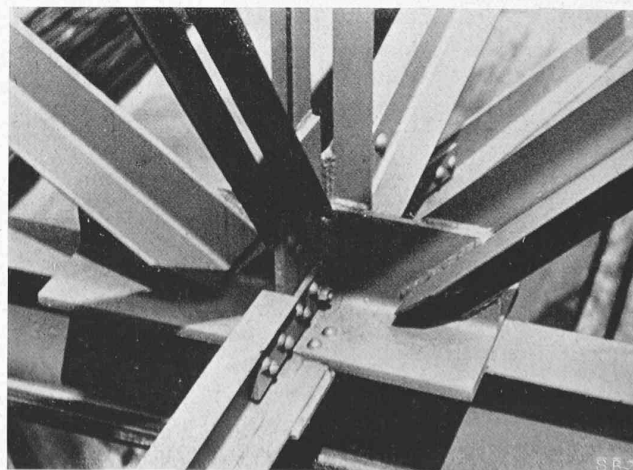


Abb. 6. Knotenpunkt mit Werkstatt-Schweissung und Montage-Nietung.

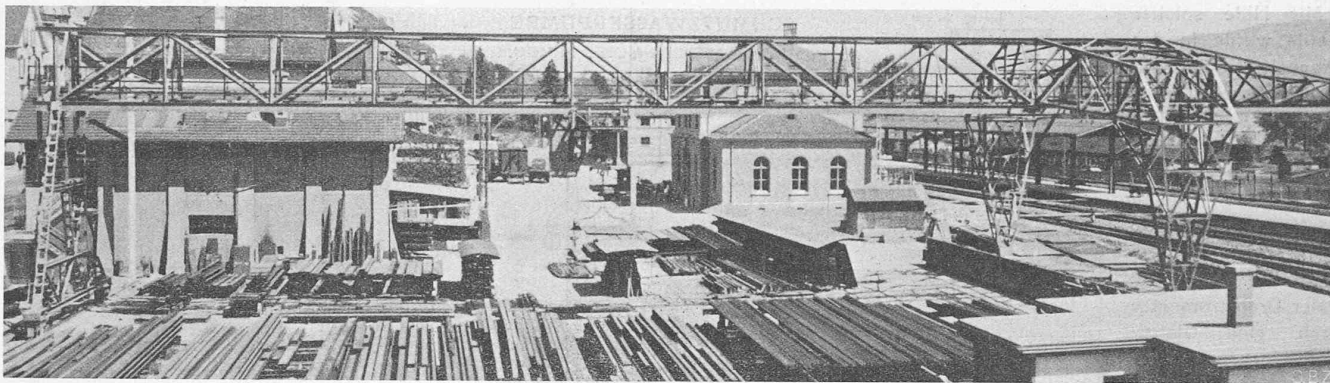


Abb. 2. Gesamtbild aus Süden des geschweissten Walzträger-Verladekrans am Bahnhof Zürich-Wollishofen. — Entwurf Ing. Rob. A. Naef, Zürich.



Abb. 3. Bahnseitige „feste“ Stütze, mit Laufkatze.

Der schlechte Baugrund, Auffüllung auf altem Seegebiet, verlangte eine sorgfältige Fundierung für die Laufschiene. In Abständen von je 9,75 m stampfte man je zwei Franki-Pfähle von 6 m Länge. Sie wurden oben durch Querträger verbunden, die als Auflager für den Schienenträger aus Eisenbeton dienen. Dieser erhielt, als durchlaufender Träger von 9,75 m Feldweite berechnet, einen T-Querschnitt mit einer Höhe von 1,05 m. Der Preis stellte sich auf 150 Fr. pro laufenden Meter Fundation, die Locher & Cie. ausgeführt haben.

Gedanken zur europäischen Güterzug-Bremse.

Von Maschineningenieur H. FORSSMAN, Stockholm.

Es erscheint mir sehr verdienstvoll, dass Herr Sektionschef i. R. Ing. J. Rihosek (Wien) in seinem, in dieser Zeitschrift (Nr. 24, vom 17. Juni 1933) veröffentlichten Aufsatz einmal auf die Unzulänglichkeit in dem Vorgehen der UIC in Bezug auf die Annahme immer weiterer Bremsysteme hingewiesen hat. Ich glaube aber, dass das von Herrn Rihosek vorgeschlagene Mittel für die Erreichung einer Einheitsbremse, nämlich die Patente freizugeben, verfehlt ist. Durch die Patente werden wenigstens solche Erfinder vom Konstruieren von Bremsen ferngehalten, die bisher nicht in der Lage waren, eine eigene neue Idee zu entwickeln. Würden die Patente freigegeben, so würden die Bremskonstruktionen wie die Pilze hervorschiessen, und es würde erst recht eine jede Eisenbahnverwaltung ihre eigene Bremse einführen wollen. Es müsste denn sein, dass man die Bremskommission der UIC selbst mit der Konstruktion einer neuen Universalbremse betrauen würde und diese dazu die Möglichkeiten hätte.

Viel richtiger wäre es, wenn die „Technische Einheit“¹⁾ ihrer wichtigen Aufgabe, Vereinheitlichung der Betriebsmittel, einmal Rechnung tragen wollte. Zur Zeit wird jede Bremse genehmigt, die von der Unterkommission der UIC als den Bedingungen entsprechend bezeichnet wird. Es wäre doch aber betriebstechnisch unglücklich, wenn immer noch mehr Bremsen zugelassen werden, die bereits vorhandenen Systemen gegenüber keine wirklichen Vorteile bieten, sondern nur im internationalen Verkehr Schwierigkeiten hervorrufen müssen. Die „Technische Einheit“ sollte deshalb von

¹⁾ Internat. Konferenz für Technische Einheit im Eisenbahnwesen, Bern.

dem technischen Ausschuss der UIC jeweils ein Gutachten darüber verlangen, ob eine neue geprüfte Bremse nicht nur entspricht, sondern den bereits vorhandenen Systemen gegenüber einen wirklichen Vorteil bietet. Und wenn dies nicht der Fall ist, dann sollte sie die Einführung einer solchen Bremse verbieten. Ich bin sicher, dass man dann viel schneller den Weg zu einer einheitlichen Bremse finden würde.

Lichtbogenventil für hohe Spannung und Durchgangsleistung.

Die Versuche, grosse Leistungen mit Hilfe von Funkenstrecken umzuformen — Kämpfe gegen Elektrodenabbrand, Rückzündung und hohe Verluste — haben dank dem aus dem Hochspannungsinstitut der T.H. Braunschweig hervorgegangenen Lichtbogen-Stromrichter, über den Erwin Marx in der E.T.Z. vom 4. August 1932 und vom 27. April 1933 berichtet, eine verheissungsvolle Wendung genommen. Das Ziel, elektrische Energie mit hochgespanntem Gleichstrom zu übertragen, scheint damit um einen Schritt näher gerückt (Vergl. E. Kern-Berger: Ein Ausblick auf die Gleichstrom-Kraftübertragung der Zukunft im SEV-Bulletin vom 21. Juni 1933). — Zwischen zwei wassergekühlten, in eine zylindrische Kammer eingebauten Elektroden wird durch eine unabhängige Hilfsspannung — in einem beliebig veränderlichen Zeitpunkt — ein Zündfunke erzeugt, der den Arbeitslichtbogen einleitet. Zur Verringerung des Elektrodenabbrands wird der Lichtbogen durch ein magnetisches Feld rasch in kreisförmigen Bahnen um die Elektrodenaxe herumgetrieben. Zugleich treibt eine Luft- oder Stickstoffströmung seine Enden in die düsenförmigen Elektroden hinein und reisst ihn im richtigen Augenblick entzwei. — Die Güte der Löschung wird nach der Höhe der Sperrspannung beurteilt, d. h. des Scheitelwertes derjenigen hochfrequenten Spannung, die, während der Sperrzeit an die Elektroden gelegt, schon Rückzündung bewirkt. Es zeigte sich, dass bei der entwickelten Bauart ein Druckunterschied von rund 0,1 at zwischen dem Druckraum ausserhalb und dem Gegendruckraum innerhalb der Elektroden die höchste Sperrspannung ergibt. Nach dem Durchgang durch die engen Düsenöffnungen wird das Gas im Gegendruckraum energisch abgebremst. Damit soll verhindert werden, dass die Lichtbogen-Enden zu weit in die Düsen hineingezogen werden, und dass sich der Lichtbogen allzu rasch abkühle, was beides mit einer unerwünschten Steigerung der Lichtbogenspannung verbunden wäre. Die Löschung vollzieht sich nämlich umso leichter, je niedriger im Augenblick des Stromunterbruchs die Lichtbogenspannung ist und je weniger schroff sie unmittelbar vor diesem Augenblick ansteigt. Auch sinken mit der Lichtbogenspannung die Verluste. (Von der Anwendung dieser Gesichtspunkte verspricht sich übrigens Erwin Marx eine durchgreifende Umgestaltung der Schalterkonstruktionen.) — Die Sperrspannung hängt vom Elektrodenabstand und vom Durchgangstrom ab. Im Kraftwerk Zschornowitz der Elektrowerke A.-G. wurde kürzlich bei einem Strom von 76 A Scheitelwert eine Sperrspannung von 90 kV festgestellt. Ausserdem wurde dort ein 70-stündiger Dauerversuch mit 500 V und 300 A_{max} durchgeführt. Ueber die Lebensdauer der Elektroden liegen bisher genauere Angaben nicht vor; die dem Abbrand unterworfenen Teile sind auswechselbar. Von Ergebnissen im regulären Betrieb ist noch nicht die Rede. Als Gesamtwirkungsgrad der Umformung werden 98 bis 99% angegeben.