

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **103/104 (1934)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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: Mechanische Kraftübertragung für Dieseltriebwagen nach System S. L. M.-Winterthur. — Umbau und Erweiterung des Maschinen-Laboratoriums der E. T. H., mit Fernheizkraftwerk. — Die Dauerfestigkeit der Werkstoffe des Flugzeug- und Flugmotorenbaues. — † Kantonsoberingenieur Joh. Solca. — Mitteilungen: Ein Ueberblick über neuere technische Arbeiten bei den SBB. Das schnellste Flugzeug

der Gegenwart. Die Berechnung von Wasserwiderständen. Ausstellung „Das Land- und Ferienhaus“. Basel 1934. Der Stand der Bauarbeiten an der Gandria-Strasse. Brücke in Wangen a. d. Aare. Eidg. Technische Hochschule. Polsterung der dritten Wagenklasse. Ein Zusammenschluss der Paris-Orléans- und Midi-Bahngesellschaften. — Wettbewerbe: Kantonsschule Solothurn. Neues Kantonsspital Zürich. — Literatur.

Band 104

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Verbandsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 2

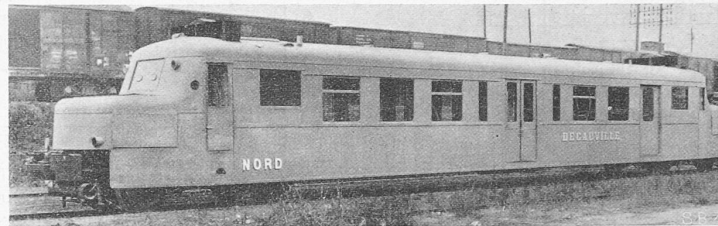
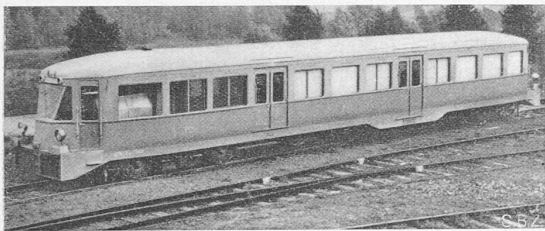


Abb. 1. S. L. M.-Winterthur-Dieseltriebwagen 185 PS für die Paris-Orléans-Bahn, erbaut von den Acéries du Nord, Haumont.

Abb. 4. S. L. M.-Winterthur-Dieseltriebwagen 2×130 PS für Chemin de fer du Nord, erbaut von der Société Nouvelle des Etablissements Décauville Ainé, Corbeil.

Mechanische Kraftübertragung für Dieseltriebwagen nach System S. L. M.-Winterthur.¹⁾

In der französischen Zeitschrift „Revue Générale des Chemins de Fer“ vom März 1934 ist ein Aufsatz von Chef-Ingenieur M. L. Dumas veröffentlicht, der die Bestrebungen der französischen Bahngesellschaften und zahlreicher Konstruktionsfirmen für die Schaffung geeigneter Triebwagen mit Antrieb durch Verbrennungskraftmotoren zum Gegenstand hat. Das Thema ist aktuell, es handelt sich um die Einführung des leichten Triebwagenverkehrs an Stelle des schweren Lokomotiv-Zugverkehrs auf ausgedehnten Eisenbahnnetzen, wobei über die Anwendungsmöglichkeiten dieser neuen Fahrzeuge — ob für Bedienung von schwach frequentierten Nebenlinien oder für sehr raschen Verkehr auf Hauptlinien — noch nichts Abschliessendes gesagt wird. Auf Grund der Ideen und Konstruktionen,

die bei diesen Triebwagen verwirklicht wurden, glaubt der Eisenbahnfachmann gewisse allgemeine Schlüsse ziehen zu können, die auch der Prüfung der Ergebnisse mit entsprechenden Triebwagen in andern Ländern standhalten.

Vorab ist zu sagen, dass die weitaus grössere Anzahl von Triebwagen nicht nach der äusserst leichten Bauart Micheline mit auf Schienen laufenden Pneus, sondern als mittelschwere Fahrzeuge mit Stahlbandagen gebaut sind, meist vierachsige Triebwagen von 25 bis 30 t Leergewicht.

Als Triebmotoren werden in der Regel raschlaufende Dieselmotoren verwendet, deren Konstruktion in den letzten Jahren grosse Fortschritte gemacht hat, sodass sie die leichteren, aber feuergefährlicheren Benzinmotoren auf der ganzen Linie zu verdrängen sich anschicken.

Die Kraftübertragung zwischen Dieselmotor und Triebachsen erfolgt dabei überwiegend auf mechanischem Wege. Im folgenden wird aus der Fülle der durch diese Schientriebfahrzeuge gestellten technischen Probleme dasjenige der mechanischen Kraftübertragung des Motordrehmomentes auf die Triebräder nach dem System herausgegriffen, das die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur seit zehn Jahren erfolgreich baut, und bei zahlreichen der von M. L. Dumas in seinem Aufsatz behandelten Motorwagen sowie bei Triebfahrzeugen aller Art auch in andern Ländern zur Anwendung gebracht hat.

Die Anforderungen, die an die Triebwagen im allgemeinen und an das System der Kraftübertragung zwischen Triebmotor und Triebachse im besonders gestellt werden, sind überaus weitgehende. Das Fahrzeug soll alle jene Eigenschaften haben, die beim schwereren Lokomotiv-Zugsverkehr vermisst werden; es soll beweglich sein, grosse Beschleunigungen und Verzögerungen ermöglichen; seine Konstruktion soll leicht und seine Bedienung einfach sein, sodass nur ein Mann dazu benötigt wird, usw. Das System der Kraftübertragung muss neben grosser Betriebsicherheit und leichter Handhabung auch die Forderung nach grösstmöglichem Wirkungsgrad und geringstem

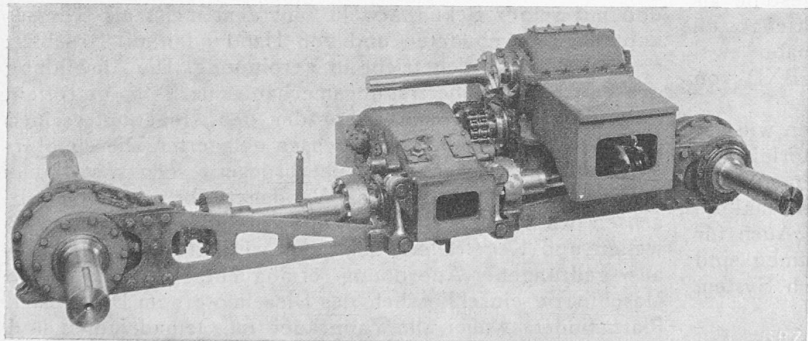


Abb. 2. Mechanische Kraftübertragung für 185 PS mit Oelschaltgetriebe S. L. M.-Winterthur.

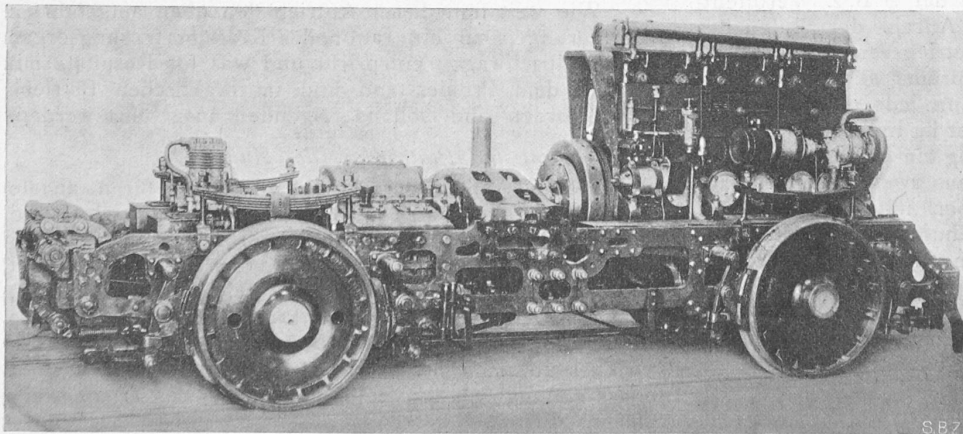


Abb. 3. Triebdrehgestell des obigen 185 PS Dieseltriebwagens der Paris-Orléans-Bahn, System S. L. M. Winterthur.

S.B.Z.