

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 111/112 (1938)
Heft: 4

Artikel: Das Eisenbahn-Maschinenwesen und -Rollmaterial an der Pariser Ausstellung 1937
Autor: Meyer, E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-49767>

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

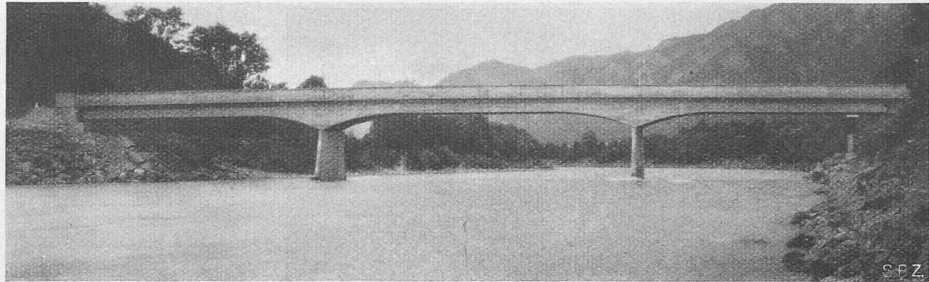
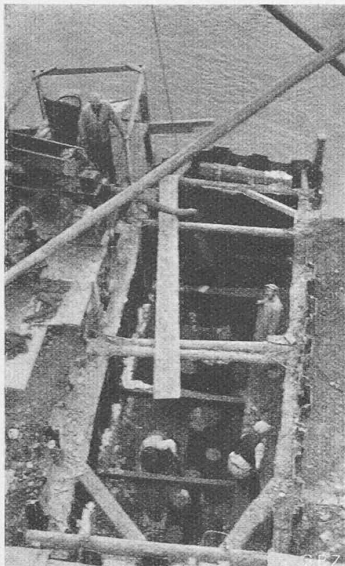
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 01.04.2025

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

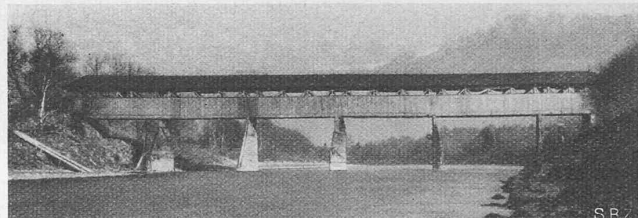


RHEINBRÜCKE BEI
FELSBERG

Abb. 25 (links). Baugrube
der Pfeiler-Fundation

Abb. 26. Alte Holzbrücke

Abb. 27 (oben). Die neue
Eisenbeton-Brücke



Als Eisenbeton-Bogenbrücke führen wir an den Uebergang über den Rhein bei Disentis, *Punt de Brulf*, und den *Uebergang bei Lumbrein über den Glenner*. Die erstgenannte Brücke ist von der Firma Prader & Cie. (Chur) ausgeführt worden und zwar als Dreigelenkbogenbrücke von 36 m Spannweite bei 3,30 m Breite, für eine Kommunalstrasse. Die Abb. 28 zeigt die eingeschaltete Brücke mit leichtem Gerüst, Abb. 29 die fertige neben der alten primitiven Holzbrücke. Abb. 30 zeigt die fertige Brücke in Teil-Ansicht. — Die Eisenbetonbrücke über den Glenner bei Lumbrein mit 28 m Spannweite, als eingespannter Bogen gerechnet, weist ungefähr die selben Verhältnisse auf wie der Dreigelenkbogen über den Rhein bei Disentis.

Eine weitere Eisenbetonbogenbrücke über einen Zufluss zum Vorderrhein bei Disentis ist zur Zeit in Ausführung begriffen: die 80 m weit gespannte Zwillingsbogenbrücke bei Russein als Ersatz der alten, in unmittelbarer Nähe liegenden Holzbrücke, worüber später eine eingehende Veröffentlichung erfolgen soll.

Das Eisenbahn-Maschinenwesen und -Rollmaterial an der Pariser Ausstellung 1937

von Dr. Ing. E. MEYER, Zürich

(Forts. von Seite 27)

2. Elektrische Lokomotiven.

Im Vordergrund der Ausstellung elektrischer Lokomotiven standen zwei grosse Schnellzugmaschinen von je 4000 PS Dauerleistung. Die eine wurde von der *französischen Société générale de Constructions électriques et mécaniques Als-Thom* für die *Chemins de fer P. O.-Midi* gebaut. Bei einer Achsfolge 2D2 wiegt sie 122,5 t und befördert auf ebener Strecke 800 t schwere Schnellzüge mit 135 km/h und solche von 450 t mit 150 km/h. Sie ist mit vier Zwillingsmotoren ausgerüstet, wobei die Anker der beiden auf die gleiche Achse wirkenden Reihenschlussmotoren ständig in Serie geschaltet und für eine Spannung von 1500 V Gleichstrom am Fahrdraht gebaut sind. Die Uebertragung des Drehmomentes erfolgt von den Motorritzeln auf ein gemeinsames auf einer Hohlwelle sitzendes Zahnrad und von dort über einen von Als-Thom konstruierten elastischen Gelenkantrieb beidseitig auf die Triebäder. Bei diesem Antrieb sind zum ersten Mal sog. Silentblocs aus Gummi als elastische Zwischenglieder verwendet worden, was zu einer willkommenen Vereinfachung des Schmierproblems geführt hat. Die in einer längeren Betriebszeit zu sammelnden Erfahrungen werden aber noch zeigen müssen, ob sich Gummi für diese Zwecke auf die Dauer bewährt. Die durch diesen Antrieb ermöglichte tiefe Lagerung der Triebmotoren hat zur Folge, dass der ganze Lokomotivkasten für die Unterbringung der Apparatur und der Hilfsbetriebe frei wird. Die individuell durch Elektroventile gesteuerten Fahrhüpf, die umfangreichen und viel Platz beanspruchenden Anfahr- und Feldschwächwiderstände, der Hauptschalter, die Motorkompressorgruppe, die Ventilatorgruppen für die Kühlung der Triebmotoren und der Widerstände und die vielgestaltige Kleinapparatur finden darin eine übersichtliche und mit Rücksicht auf die Zugänglichkeit recht befriedigende Anordnung. Die Aussteller haben auch hier darnach getrachtet, dem Besucher den Einblick in den nicht gerade

einfachen Aufbau und die nicht jedermann ohne weiteres verständliche Wirkungsweise einer elektrischen Lokomotive nach Möglichkeit zu erleichtern, indem sie durch Entfernung der Verschaltungen die verschiedenen Maschinen und Apparate freilegt und durch eine Menge von Anschriften und Hinweisen den Namen und die Funktion jedes einzelnen Teiles zu erklären versuchten. Ausserlich macht die Lokomotive mit ihrem allseitig symmetrischen Kasten und den an beiden Stirnseiten angeordneten, nicht sehr geräumigen Führerständen einen guten und ausgeglichenen Eindruck. Trotz den hohen Geschwindigkeiten ist auf eine aerodynamische Formgebung verzichtet worden.

Dieser französischen Gleichstromlokomotive stand eine von der Berliner A. E. G. für die *Deutsche Reichsbahn* gebaute 1D1-Lokomotive der Reihe E 18 für Einphasenwechselstrom von 16 $\frac{2}{3}$ Hz und 15000 V gegenüber. Bei gleicher Leistung, Zugkraft und Fahrgeschwindigkeit konnte diese dank des höheren zulässigen Achsdruckes noch als sechssachsiger Typ gebaut werden und wiegt daher bei 80 t Adhäsionsgewicht nur 109 t, womit bewiesen ist, dass eine Einphasenlokomotive nicht notwendigerweise schwerer wird als eine gleichwertige Gleichstromlokomotive. Diese Maschine ist mit vier tief im Rahmen gelagerten, ständig parallel geschalteten zwölfpoligen Seriomotoren mit einer Höchstspannung von 650 V ausgerüstet. Das Drehmoment jedes Motors wird über ein Zahnradvorgelege auf eine Hohlwelle und von dort beidseitig über den bekannten Federtopftrieb von A. E. G.-Kleinow auf die Triebachse übertragen. Zur Verbesserung der Laufeigenschaften sind die äusseren Triebachsen mit den Laufachsen zu Krauss-Helmholtz Lenkgestellen vereinigt. Um auch bei den höchsten Geschwindigkeiten einen ruhigen Lauf der Lokomotive zu erzielen, kann das jeweils hinten laufende Lenkgestell in seiner Bogenbeweglichkeit starrer eingestellt werden. Diese Vorrichtung wird vom Führerstand aus betätigt und zwar automatisch mit dem Umstellen des Wendeschalters. Der Rahmen ist vollständig geschweisst, wodurch gegenüber einer genieteten Konstruktion eine Gewichtersparnis von 20% erreicht werden konnte. Um bei hohen Geschwindigkeiten die Bremswege nach Möglichkeit zu verkürzen, wird der Druck in den Bremszylindern durch einen Fliehkraftregler derart geregelt, dass bei Geschwindigkeiten über 60 km/h mit einer höchsten Bremskraft von 158% des Gesamtgewichtes der Lokomotive gebremst werden kann, während dieses Verhältnis unter 60 km/h wegen der zunehmenden Schleifgefahr auf 80% beschränkt wird. Der ölgekühlte Manteltransformator besitzt auf seiner Unterspannungsseite 15 Anzapfungen entsprechend der gleichen Anzahl von Fahrstufen der Lokomotive. Die Motoren werden durch ein ferngesteuertes, von einem elektrischen Servomotor angetriebenes Nockenschaltwerk geschaltet. Ein Feinregler sorgt überdies dafür, dass das Ueberschalten von einer Fahrstufe auf die folgende nur allmählich über 14 Zwischenstufen erfolgt, sodass grössere Strom- und Zugkraftspitzen vermieden werden. Dieser Apparat ermöglicht es, trotz der hohen Maximalgeschwindigkeit mit nur 15 Fahrstufen auszukommen und erlaubt gleichzeitig die Erzielung der grösstmöglichen Anfahrbeschleunigung. Nachteilig ist die durch ihn verursachte Komplikation der Schaltung, sein verhältnismässig hohes Gewicht und der grosse Platzbedarf. — Die äussere Form der Lokomotive ist allseitig symmetrisch. Mit Rücksicht auf die



Abb. 28. Lehrgerüst und Bogenschalung Punt de Brulf



Abb. 30. Punt de Brulf über den Vorderrhein bei Disentis

hohen Fahrgeschwindigkeiten sind die Stirnseiten abgerundet, nach oben und hinten leicht abgeschrägt und unten mit einer Blechschürze versehen. Im Innern verdienen die beiden geräumigen und sehr zweckmässig eingerichteten Führerstände besondere Beachtung.

In diesem Zusammenhang müssen auch noch die von den *Italienischen Staatsbahnen* ausgestellten Modelle der verschiedenen in ihrem Betriebe stehenden Drehstrom- und 3000 V-Gleichstromlokomotiven, sowie eine in grösserem Masstab ausgeführte Nachbildung einer 1000 PS-Gleichstromlokomotive der Pariser Untergrundbahn erwähnt werden.

3. Elektrische Triebwagen

Auch auf dem Gebiete der elektrischen Triebwagen konnte *Frankreich* mit interessanten Neukonstruktionen aufwarten, vor allem mit einem Gleichstrom-Doppeltriebwagen, der aus zwei, auf insgesamt drei zweiachsigen Drehgestellen ruhenden und ständig kurzgekuppelten Wagenkasten besteht. Zwanzig solcher Fahrzeuge sollen in kurzem für den erweiterten Vorortverkehr auf der seit dem Frühjahr 1937 elektrifizierten Strecke Paris-Le Mans der Chemins de fer de l'Etat in Betrieb genommen werden. Bemerkenswert sind daran vor allem die ganz aus nichtrostendem Stahl von 105 kg/mm² Festigkeit nach dem amerikanischen Budd-Verfahren hergestellten Wagenkasten. Diese Wagen sind bereits auf Seite 20* lfd. Bds. beschrieben worden.

Die *Italienischen Staatsbahnen* zeigten den von der Mailänder Firma Breda gebauten elektrischen Schnelltriebwagen für 3000 V Gleichstrom, der auf Seite 289 von Bd. 110 beschrieben worden ist. Als Neuerung haben diese Fahrzeuge eine vollständige, automatisch durch Thermostate gesteuerte Klimatisierungsanlage erhalten. Der ganze Zug ist 62,86 m lang und wiegt leer 105 t. Er enthält neben einem 3 t fassenden Gepäckraum und einer elektrischen Küche nur Abteile 1. und 2. Klasse, sodass die Platzzahl mit 94 verhältnismässig klein ist. Die betriebsmässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 160 km/h; bei Ver-

suchsfahrten sollen aber 192 km/h erreicht worden sein. Es sind bereits mehrere solche Züge in regelmässigem Betrieb und dienen dabei hauptsächlich dem Schnellverkehr zwischen grossen Bevölkerungs- und Industriezentren.

Neben diesem Dreiwagenzug, der für die aufenthaltslose Zurücklegung von grossen Entfernungen gedacht ist, hat Breda auch einen elektrischen Triebwagen gebaut, der sich mehr für den Personenzugverkehr auf kürzere Entfernungen mit zahlreichen Halten eignet und an der Ausstellung ebenfalls zu sehen war. Es ist ein 27,86 m langer und nur 37 t wiegender Vierachser, der 23 Plätze zweiter und 56 Plätze dritter Klasse bietet. Die Drehgestelle besitzen Innenrahmen. Jede Achse wird durch einen Seriomotor von 92 kW Stundenleistung bei 3000/2 V angetrieben, wobei auch hier der Bianchi-Antrieb verwendet worden ist. Der Wagen ist nicht für die Mitnahme von Anhängern eingerichtet; dagegen ist die elektropneumatische Schützensteuerung für Fern- und Vielfachsteuerung gebaut, sodass bei Bedarf zwei oder mehr solcher Triebwagen zu eigentlichen Triebzügen vereinigt werden können. Die betriebsmässige Höchstgeschwindigkeit ist auf 120 km/h festgesetzt worden.

An der Seite dieser im Zeichen des Schnellverkehrs stehenden Vollbahn-Triebwagen nimmt sich ein vierachsiger Kleinbahn-Motorwagen der *belgischen Société Nationale des Chemins de fer vicinaux* recht bescheiden aus. Er ist gleichwohl bemerkenswert infolge seiner für Kleinbahnverhältnisse recht ansehnlichen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h. Dabei soll er sich mit einer Länge von 14 m, einem Drehzapfenabstand von 6,2 m und einem Radstand der Drehgestelle von 1,9 m durch eine sehr gute Lauffähigkeit auf schlecht unterhaltenen Geleisen und in engen Kurven auszeichnen. Mit dem 20,5 t schweren und 30 bis 40 Sitzplätze fassenden Wagen sollen bei Stossverkehr schon bis zu 90 Personen befördert werden sein. (Forts. folgt)

Zur Erhaltung des Münsterhofs in Zürich

Diese stadtbaukünstlerische Frage, die gegenwärtig die Zürcher Bevölkerung lebhaft beschäftigt, ist so typisch, dass sie über ihre lokale Bedeutung hinaus die Aufmerksamkeit auch der weitem Fachkreise verdient. Es handelt sich um den Ersatz zweier an sich architektonisch belangloser alter Häuser, die aber als Bestandteile der Platzwand des Münsterhofs umso wichtiger sind, als dieser Platz eines der markantesten Gebilde der Zürcher Altstadt ist. Es liegt das Problem des neuzeitlichen Eingriffs in ein wertvolles altes Stadtbild vor, ein Problem also, das sich überall und immer wieder stellt, dessen Lösung sorgfältige Ueberlegung aller dabei mitwirkenden Faktoren zur Voraussetzung hat und grössten Takt des Architekten erfordert. Ein solcher Neubau mag an sich noch so «schön» sein, wenn er nicht in den architektonischen Rahmen seiner Umgebung passt, ist er fehl am Platz, dies umso mehr, je ausgeprägter der Gesamtcharakter der Oertlichkeit ist. Aus diesen allgemein gültigen Erwägungen sei diese Münsterhof-Angelegenheit auch hier erörtert anhand von Plänen und Bildern, die zwecks Erleichterung des Vergleichs auf den nachfolgenden Seiten einander gegenübergestellt sind.

Zunächst orientieren die Abb. 1 bis 3 über den gegenwärtigen Zustand, während Abb. 4 und 5 das Bauvorhaben zeigen. Es handelt sich um *zweierteil*: erstens möchte die Stadtverwaltung

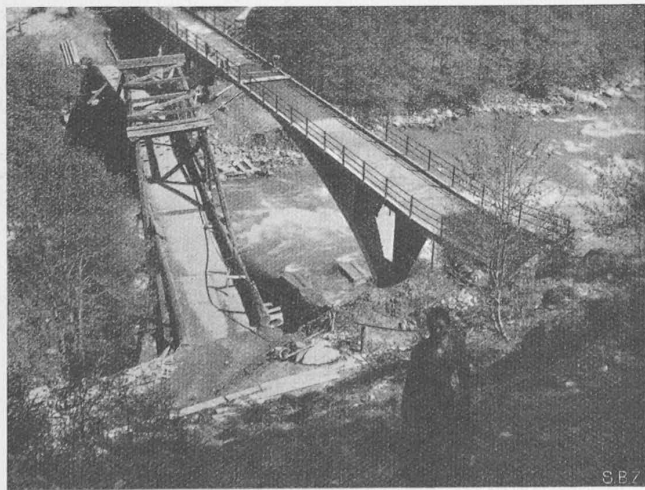


Abb. 29. Alter und neuer Punt de Brulf bei Disentis