

Zusammenstösse von Eisenbahnzügen

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **16/17 (1882)**

Heft 1

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-10275>

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.

INHALT: Zusammenstöße von Eisenbahnzügen. — Restauration des Grossrathssaales in St. Gallen. — Revue: Pariser Stadtbahn. Telephon und Telegraph. — Qualitätsuntersuchungen von Eisen und Stahl. — Concurrenzen: Reichstagsgebäude. — Miscellanea: Hygiene-Ausstellung. — Vereinsnachrichten. — Culmann-Denkmal und -Stiftung. — Einnahmen schweizerischer Eisenbahnen.

Zusammenstöße von Eisenbahnzügen.

Um die bei Zusammenstößen von Eisenbahnzügen vorkommenden Tötungen, Verletzungen und Zertrümmerungen auch nur einigermaßen abzuschwächen, existierte bis jetzt kein wirksames Mittel. Die vorhandenen Puffer, welche den Stoss zunächst aufnehmen und auf das Fahrzeug übertragen, sind bekanntlich nur für geringe Stöße construirt, wie sie beim Schieben und Rangiren der Fahrzeuge jederzeit vorkommen; doch unzureichend sind sie schon für heftige Rangirstöße, geschweige für intensive Stöße, durch welche Personen gefährdet und die Fahrzeuge in ihren Verbindungen gelockert und zerstört werden.

Dem Ingenieur *Heydrich*, königl. Eisenbahnwerkmeister zu Frankfurt a/M., ist es durch jahrelange eingehende Beschäftigung mit dieser Frage geglückt, eine Stosslähmung durch Einschalten eines in den Puffern zerstörbaren wohlfeilen Theiles zu erfinden.

In jedem solchen Sicherheitspuffer wird nach dem völligen Zusammendrücken der Pufferfedern eine Zerkleinerungsarbeit verrichtet, welche mit der Wirkung einer in grossem Masstabe wirkenden Bremse verglichen werden kann. Auf der Pufferstange befindet sich ein Schraubengewinde von der besprochenen Länge, welches durch einen stählernen Schmiedring abgeschoren oder abgestreift wird. Dieses Gewinde sitzt auf einer schmiedeisernen Hülse, welche auf die Pufferstange vor der Feder gesteckt wird. An Stelle des schmiedeisernen Widerlagsringes kommt der erwähnte stahlharte Abscheerungsring von gleicher Form.

In beifolgender Skizze ist ein gewöhnlicher Puffer in einen Sicherheitspuffer umgewandelt gezeichnet.

Die Länge der Gewindehülse richtet sich nach dem disponiblen Stosshub der Puffer; so hat sich z. B. 100 mm Scheerlänge schon als wirksames Palliativmittel für die meist vor oder in den Bahnhöfen sich ereignenden Zusammenstöße erwiesen. Die pro Wagen derart vernichtete lebendige Kraft beträgt: Scheerdruck \times Scheerhub = 18 000 kg \times 0,1 m \times 4 Puffer = 7200 mkg. Hierzu addirt sich noch die Arbeit der vier Pufferfedern mit 800—1000 mkg und die Arbeit des Wagenkastens und Untergestelles etc., welche durch die Elasticität, Reibung der Verbindungen in Wärme übergegangen, bevor eine Beschädigung des Wagens hat stattfinden können und die auf ca. 2000 mkg geschätzt werden kann. Nun ist die lebendige Kraft *A* eines Wagens von 10 000 kg Gewicht, welche bei einem Stosse frei wird,

$$A = \frac{P v^2}{2g} = \frac{10\,000 \cdot v^2}{2 \cdot 9,808} = 510 v^2.$$

Es war $A = 7200 + 800 + 2000$ pro Wagen = 10 000 mkg.

Also $10\,000 = 510 v^2$ und $v = \sqrt{\frac{10\,000}{510}} = 4,43$ m pro Secunde, oder 15,948 = rot. 16 km pro Stunde.

Ein Personenwagen von 10 000 kg Gewicht, mit dem Heydrich'schen Puffer von je 100 mm Scheerhub ist also mit seinen Insassen gegen ein bei 16 km Geschwindigkeit sich ereignender Zusammenstoss gesichert.

Da sich, wie erwähnt, die meisten Collisionen (Flankenstöße in Weichen sind selbstverständlich ausgeschlossen) in oder vor den Bahnhöfen ereignen, also bei einer Geschwindigkeit von 10 bis 15 km, so muss schon das durch diese Stossmilderungsvorrichtungen Erreichte anerkannt und willkommen geheissen werden.

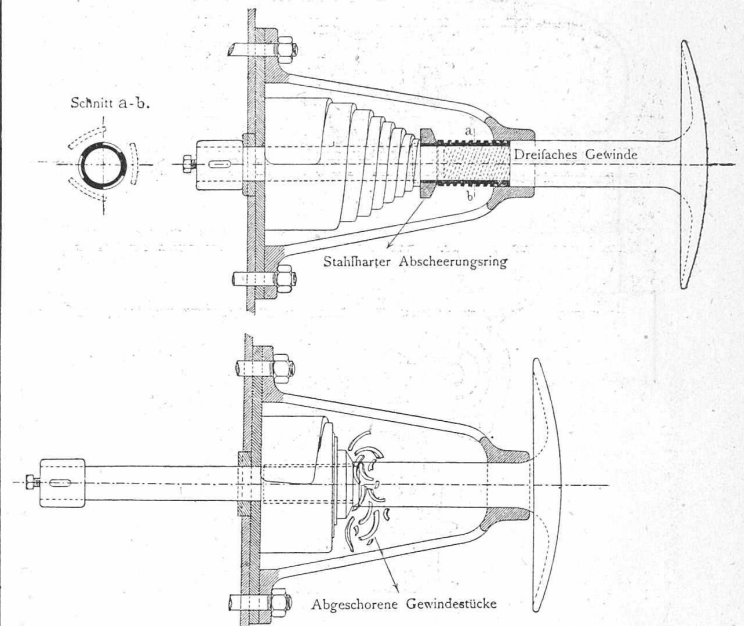
Für Neubeschaffung von Wagen lässt sich eine weit radicalere

Stossmilderung construiren, welche später hier auch vorgeführt werden soll.

Damit nun das stossmildernde Abscheeren des Gewindes nicht vorzeitig, also bei gewöhnlichen Rangirstößen schon stattfinden kann, sitzt die Schneidkante des Scheerrings nicht direct wider das dreizeilige Gewinde, sondern wider einen Ring von bestimmter Breite; nachdem dieser Ring abgescheert (ruckweise Abscheerung), beginnt erst das continuirliche Abscheeren der Gewindeoberfläche. Die abgescheerten Gewindestücke gehen in der Weise ab, wie in der Skizze dargestellt. Nach einem Zusammenstoss bleiben die Puffer noch intact und die abgescheerten Hülsen können in der nächsten Werkstätte ausgewechselt werden.

Der Stossbalken erleidet also bei dieser Stossmilderung zunächst nur einen Druck, welcher gleich dem Scheerdruck gegen das Gewinde ist, also für die vorhandenen Puffer einer 65 mm dicken

Sicherheitspuffer von Heydrich.



Pufferstange = 18 000 kg. Die meisten in Eisen construirten Untergestelle resp. Stossbalken können jedoch einen Druck erleiden bis zu 50 000—75 000 kg, bis sie durch den Puffer bleibend eingedrückt werden. Der Erfinder glaubt also durch die Wahl des Gewindes mit 18 000 kg Scheerdruck hinreichend weit von jenen 50 000 bis 75 000 kg entfernt geblieben zu sein, um namentlich für die Insassen die Gefahr des Herumwerfens und der schweren körperlichen Verletzungen abzuwenden, indem nach dem Zusammendrücken der Pufferfedern durch die Abscheerungen die Stossarbeit als *continuirliche Zerkleinerungsarbeit* resp. als wohlfeile Zerstörung auftritt und das bisherige Zerstörungswerk abgewendet wird.

Auf Veranlassung des Ministers der öffentlichen Arbeiten haben mehrere preussische Staatsbahnen den Apparat von Ingenieur Heydrich geprüft und Personenwagen wie Locomotiven in grösserer Zahl damit versehen lassen. Wäre dies von Seite der badischen Staatsbahn auch geschehen, so kann mit Sicherheit angenommen werden, dass dann der kürzlich stattgefundenene Zusammenstoss bei Heidelberg nicht von den verderblichen Folgen begleitet gewesen wäre, wie dies leider der Fall war.

Restauration des Grossrathssaales in St. Gallen.

Das Kloster St. Gallen hat in seinen bedeutenden Bauten des vorigen Jahrhunderts eine interessante Nachblüthe seiner einstigen geistigen Grösse hinterlassen, welche in mancher Hinsicht von grossem Interesse ist. Unter den Aebten Cölestin II (1740—1767) und Beda (1767—1796) wurden hauptsächlich die neue Kathedrale, sowie die sog. neue Pfalz erstellt und es ist angesichts der grossen