

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 81/82 (1923)
Heft: 13

Artikel: Einst und Jetzt: zwei Dialoge
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-38887>

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: 29.01.2025

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

Ausschuss die Westinghouse-Bremse sowohl als auch die Luftsauge-Bremse vorgeführt haben.

Es liegen Erklärungen vor von den Vertretern des österreichischen und ungarischen Bremsausschusses nach Vorführung der KK-Bremse auf den Strecken der preussischen Staatsbahn vom 28. Oktober 1916. Erstere schreiben: „Im Sinne dieser Ausführungen erklären die Vertreter der österreichischen Regierung, dass sie für den Fall, dass die massgebenden Faktoren in Oesterreich, trotz des Bestehens der ganz einwandfreien Luftsaugebremse, sich aus Rücksichten des durchgehenden Güterwagenverkehrs zur Einführung einer Druckbremse entschliessen sollten, die Einheits-Verbund-Bremse als diejenige, die im Wettbewerbe der Druckbremsen sich als die geeignetste erwiesen hat, ihrer Regierung zur Einführung empfehlen wollen.“

Un die ungarischen Vertreter schreiben: „Auf Grund obiger Ausführungen halten demnach die aus Ungarn erschienenen Vertreter die vorgeführte Einheits-Verbundbremse für die zurzeit geeignetste Bauart einer durchgehenden Güterzugbremse und zwar vom Standpunkte sowohl der Bremstechnik als auch der Betriebsicherheit.“

Am 25. August 1917 wurde sodann den gleichen Bremsausschüssen auf ihr Verlangen ein Probezug von 150 Achsen auf den Steilrampen der Arlbergbahn vorgeführt, an welchem sie konstatierten, dass die KK-Bremse den Anforderungen der Betriebsicherheit auf den Steilrampen der österreichischen Gebirgstrecken voll entspricht.

Am 12. September 1917 wurde den gleichen Brems-Ausschüssen auf der Flachlandstrecke Pozsony-Galanta ein Probezug mit der KK-Bremse vorgeführt, deren günstiges Resultat in den beiden gesonderten Protokollen gleichen Datums niedergelegt ist.

Vom 18. Januar 1918 endlich liegt ein Gutachten des Ungarischen Eisenbahn-Bremsausschusses vor, das dieser nach dreimonatlichen Dauerversuchen mit der KK-Bremse abgegeben hat; es lautet darin u. a.: „Demzufolge erklärt der Ungarische Eisenbahn-Bremsausschuss vorbehaltlos, dass die Kunze-Knorr-Bremse nach allen seinen bisherigen Erfahrungen mit den verschiedenen Brems-Systemen die zurzeit geeignetste Bauart einer durchgehenden Güterzugbremse ist.“

8. Bezüglich der Informationen, die Ing. Greppi in Bezug auf Schwierigkeiten mit der KK-Bremse auf den deutschen Staatsbahnen erhalten haben will, trotzdem diese erst teilweise eingeführt sei, ist zu sagen, dass die zuständigen Eisenbahn-Verwaltungen nichts von derartigen Vorkommnissen wissen.

Auch in der Zusammensetzung der Züge aus Fahrzeugen mit verschiedenen Bremsen haben sich bisher keinerlei Schwierigkeiten ergeben, obwohl insbesondere in Personenzügen schon seit längerer Zeit eine ganze Reihe von Wagen mit KK-Bremse eingestellt sind. Das Zusammenarbeiten der KK-Bremse sowohl mit der Westinghouse- als mit der Knorr-Einkammerbremse ist zudem bei den Versuchsfahrten in eingehender Weise zum Ausdruck gekommen.

Nach alledem ist nicht zu verstehen, warum Ing. Greppi die an einer grossen Zahl von Wagen in Deutschland und in Schweden im regelmässigen Eisenbahnbetrieb nach jeder Richtung hin befriedigend funktionierende KK-Bremse kurzerhand ausser Konkurrenz setzen will. Man kann dies umso weniger verstehen, als nach seinen eigenen Ausführungen die in Betracht kommende Westinghouse-Bremse für das Befahren von Gefällen recht unvollkommen ist. Wenn das „retaining valve“ in Amerika noch heute in Gebrauch ist, so ist dies wohl darauf zurückzuführen, dass die amerikanischen Gefälle nicht in der Weise wechseln und von ebenen Strecken unterbrochen werden, wie bei den europäischen Bahnen. Unsere grossen Gefällstrecken werden sehr häufig durch Stationen unterbrochen, die in der Ebene liegen. Wollte man diese mit eingeschaltetem retaining valve durchfahren, so würde der Zug wohl jedesmal zum Stehen kommen. Ing. Greppi empfiehlt deshalb wohlweislich für die geringen Gefälle nur die Verwendung einer zweiten direkten Bremse an der Lokomotive und am Tender. Hiermit kann man vielleicht auf den meisten Strecken in Frankreich auskommen, nicht aber auf den vielen Gefällstrecken in Skandinavien, Oesterreich, Ungarn, der Schweiz und anderen Ländern. Wenn also eine Bremse wirklich zur internationalen Verwendung in ganz Europa kommen soll, so muss in ihrem System unbedingt die Abstufbarkeit nach beiden Richtungen gewährleistet sein. Durch Hilfsmittel, wie sie das „retaining valve“ und die abnehmbare zweite Leitung bieten, kommt man nicht zum Ziel.

Die Kunze-Knorr-Bremse erhebt somit den vollen Anspruch, in ihrer Brems-Ausführung die Bedingungen erfüllt zu haben, die im Berner Schlussprotokoll vom 11. Mai 1909 von der Internationalen Kommission für die Feststellung der Bedingungen, denen eine durchgehende Güterzugbremse zu genügen hat, aufgestellt sind. Dies gilt auch in Hinsicht auf die Mischbarkeit der Güterzüge aus beladenen und unbeladenen Wagen und weitergehend aus Güter- und Personenwagen, soweit diese bei dem grundverschiedenen Charakter der Brems-Diagramme für Personenwagen-Einkammer-Bremsen und Güterzugbremsen möglich ist, und soweit solche in beschränkter Masse vom Berner Internat. Programm vom 11. Mai 1909 verlangt werden. Ferner kann sie mit den übrigen Einkammer-Druckluft-Bremsen (Westinghouse) zusammen arbeiten.

Möge diese wiederholte Feststellung, dass die KK-Bremse im Sinne des Berner Programms alle Eigenschaften besitzt, die sie zur Einführung als allgemeine Güterzugbremse für die europäischen Eisenbahnen befähigt, den Internationalen Bremsausschuss veranlassen, die Vorführung eines Probezuges mit der *Kunze-Knorr-Güterzug-Bremse* zu verlangen, wie sie die Vorführung von Probezügen 1912 mit der *Luftsauge-Bremse* und 1913 mit der *Westinghouse-Bremse* verlangt hat. Die technische Wissenschaft ist international, für die europäischen Eisenbahnen sollte nur die Betriebs-Sicherheit und die Wirtschaftlichkeit wegleitend sein.

Einst und jetzt.

Zwei Dialoge.

I. (Im Vatikan ums Jahr 1503) JULIUS II. „Ich weiss, welches Mass von Geistes-Stärke erforderlich ist, Bauwerke zu schaffen und ihnen des Lebens Odem einzuhauchen. Darum will ich wie meinesgleichen zu Dir, Bramante, sprechen . . . Viel soll in kurzer Zeit geschaffen sein! Hilf mir: mit ganzem Herzen und mit voller Kraft!“
BRAMANTE: „Ich bin dabei mit Leib und Seele . . .“
JULIUS II.: „Komm näher zu mir, Michelangelo! Nimm meinen Segen . . . Geh unbesorgt an Deine Arbeit, mein Sohn! Ich will Dir Geld geben, soviel ich kann. Schaffe mir Herrliches, Du Begnadeter! . . .“

(Aus Gobineau: „Die Renaissance“.)

II. (Im Arbeitszimmer eines Industriellen. Ums Jahr 1923.) DER BAUHERR: „Bitte nehmen Sie Platz! Ich habe wenig Zeit! Also Sie wollen mein Haus entwerfen? Wie hoch ist Ihr Honorar?“ DER ARCHITEKT: „Ich liquidiere nach der Gebühren-Ordnung.“
BAUHERR: „Das geht nicht. Sie haben einen Konkurrenten, der nur die Hälfte verlangt.“
ARCHITEKT: „Ich bedaure, das nicht zu können. Ich empfehle Ihnen zur Beurteilung meiner Leistungen ausgeführte Arbeiten von mir zu besichtigen.“
BAUHERR: „Dazu habe ich keine Zeit. Es ist schon allerhand, dass ich Künstler-Honorar bezahle. Ich könnte ebenso gut mein Haus von dem Ingenieur bauen lassen, der meine Siedlungen baute. Also ich gebe Ihnen 7% der Bausumme als Honorar: ja oder nein?“
ARCHITEKT (nach einer Pause): „Da mich die Arbeit interessiert, bin ich einverstanden“ . . . (Zwei Monate später)
DER ARCHITEKT: „Hier sind die Pläne. Es würde mich freuen, wenn sie Ihren Beifall fänden.“
DER BAUHERR: „Ich habe wenig Zeit. Wo sind die Kostenanschläge?“
ARCHITEKT: „Bitte hier! Die Firmen sind alle gut.“
BAUHERR: „Wer ist der Billigste?“
ARCHITEKT: „Die Firma Ziegelkopf & Zwischendeckerich.“
BAUHERR: „Sie müssen die Preise noch drücken!“
ARCHITEKT: „Darf ich darum bitten, die Pläne einmal eingehend mit Ihnen und ihrer Frau Gemahlin durchzusprechen?“
BAUHERR: „Ich habe keine Zeit. Mir ist es wichtiger, dass die Uebertragung der Arbeiten für mich in günstigster Weise geschieht.“ (Sechs Monate später. In der Privatwohnung des Bauherrn)
BAUHERR: „Sie haben nun meine Wohnung gesehen. Es sollen alle vorhandenen Möbel benutzt werden.“
ARCHITEKT (erleichtert): „Wollen Sie wirklich in Ihr schönes Haus diese Konfektions-Möbel stellen?“
BAUHERR: „Selbstverständlich. Mein Schwiegervater, der mir die Möbel schenkte, würde mein Haus nicht mehr betreten, wenn ich das nicht täte.“
ARCHITEKT: „Wenn ich recht verstand, wollen Sie Ihr Haus doch allein bewohnen? Diese Möbel passen nicht zu den einfachen Formen Ihres neuen Hauses.“
BAUHERR: „Es muss eben alles passend gemacht werden!“
F. A. Breuhaus.

Anmerkung der Redaktion. Wir entnehmen diese treffliche kleine Satire als Kostprobe dem Januarheft 1923 der „Innen-Dekoration“, um unsern Lesern diese in gewohnter Gediegenheit bei Alex. Koch in Darmstadt erscheinende Wohnungskunst-Zeitschrift in empfehlende Erinnerung zu rufen.