

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 91/92 (1928)
Heft: 11

Sonstiges

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: 16.05.2025

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

prozentualer Abbremsung zu gleicher Zeit nicht überall der gleiche Bremsdruck auf, die hintern Wagen werden später abgebremst als die vordern, dadurch Auflaufen der Wagen. Diesem Uebelstand kann durch Verlängerung der Füllzeit der Bremszylinder teilweise abgeholfen werden.

Durch die verschiedene Belastung der Güterwagen wird das Problem weiter kompliziert. Je nach der Zugkomposition treten in den Wagenkupplungen abwechselnd Zug- und Druckkräfte auf. Bei ungenügender prozentualer Abbremsung von beladenen Wagen kann auf Gefällstrecken und bei grossen Geschwindigkeiten die Betriebssicherheit gefährdet werden, indem die Schwerkraftkomponente grösser ausfallen kann als die verfügbare Bremskraft.

Es muss daher folgendes angestrebt werden: Ausrüstung aller Güterwagen mit der Luftbremse, Abbremsung nach der Last um möglichst kleine Unterschiede in der prozentualen Abbremsung zu erhalten, möglichst Steigung der Durchschlagsgeschwindigkeit in der Hauptbremsleitung, Abstufung und möglichst feine Regulierung des Bremsvorganges über den ganzen Bremsbereich, sowohl beim Anziehen als beim Lösen, sorgfältige und zweckentsprechende Ausbildung der Zug- und Stossvorrichtungen.

Zu den heute vorhandenen hauptsächlichsten *Bremssystemen* übergehend¹⁾ erläutert der Vortragende zuerst die *automatische Vakuum-Bremse*, die sich z. B. bei der M. O. B. in 26-jährigem Betriebe sehr bewährt hat. Sie ist unerschöpflich, einfach in der Konstruktion und ideal regulierfähig. Trotzdem hat sie keine Aussicht, im internationalen Verkehr eingeführt zu werden, weil sie zu wenig verbreitet ist. Ihre Verwendung wird sich auf Bergbahnen beschränken.

Die weitestverbreitete *Druckluftbremse* ist die *Westinghouse-Einkammerbremse*. Auch dieses Bremssystem zeichnet sich aus durch Einfachheit in der Konstruktion seines Steuerventils und die universelle Verwendbarkeit. Die Bremse ist abstufbar beim Bremsen, nicht aber beim Lösen, was ihr als Nachteil angerechnet wird. Als besondere Vorteile der Westinghouse-Bremse mit dem Güterzugs-Steuerventil „Lu“ hebt der Referent den ökonomischen Luftverbrauch des Lastzylinders und die Unterteilung des Lösevorganges in zwei Phasen hervor.

Der Nachteil der Nichtabstufbarkeit beim Lösen ist bei der *Westinghouse-Doppelbremse*, auch *Henry-Bremse* genannt, behoben. Diese besteht im Zusammenbau der automatischen mit der direkt wirkenden Westinghouse-Bremse, wovon jede ihre eigene Hauptbremsleitung besitzt, die aber beide auf den gleichen Bremszylinder wirken. Doch eben dieser Umstand einer zweiten Bremsleitung verhindert ihre internationale Verwendung.

Die Dreikammer-Verbundbremse *Kunze-Knorr* ist in Deutschland allgemein und teilweise auch in Schweden eingeführt. Sie beruht auf den gleichen Prinzipien wie die Westinghouse-Bremse; der wesentliche Unterschied besteht in der Ausbildung des Steuerschiebers und des Abstufungsschiebers. Sie ist über einen gewissen Bremsbereich auch beim Lösen regulierbar. Die im A-Raum des Bremszylinders vorhandene Stopfbüchse ist jedoch ein Nachteil, der die Gefahr von Undichtheiten und dadurch eines automatischen LöSENS in sich birgt.

Die *Rihosek-Leuchter-Bremse* behält das bewährte Steuerventil der Westinghouse-Bremse bei in Verbindung mit einem LöSEventil, das diese Bremse auch beim LöSEvorgang über den ganzen Bremsbereich fein abstufbar macht.

Bei den jugoslawischen Staatsbahnen ist die *Božić-Bremse* eingeführt; es ist dies eine Einkammerbremse, die ein eigen konstruiertes Steuerventil nach beiden Richtungen abstufbar macht. Doch haften auch dieser Bremse die Nachteile allfälliger Undichtheit der Steuerkammer und des selbsttätigen LöSENS an.

Als letztes System erläutert der Referent noch die *Drolshammer-Bremse*, die ein auf ähnlichen Prinzipien beruhendes Steuerventil wie die Božić-Bremse verwendet, in Verbindung mit dem Einkammer-Bremszylinder von Westinghouse. Auch diese Bremse²⁾ erlaubt ein abstufbares Bremsen und Lösen.

Der Referent schliesst seinen lehrreichen Vortrag mit dem Hinweis auf die komplexe Natur der Aufgaben für die Schaffung einer internationalen Güterzugsbremse. Heute sind die Westinghouse- und die Kunze-Knorr-Bremse von der internationalen Kommission für die Führung der Güterzüge offiziell anerkannt. Es ist also davon abgesehen worden, eine einheitliche Bremse in Europa vorzuschreiben. Es wurde nur festgelegt, dass es eine *Druckluftbremse* sein muss. Dadurch besteht die Gefahr, dass fast jedes Land seine eigene Güterzugsbremse verwendet, wodurch sich besonders für

Eisenbahndurchgangsländer wie die Schweiz bedeutende Komplikationen ergeben können.

Infolge der vorgerückten Zeit kommt leider die *Diskussion* über diese gewiss interessante Frage zu kurz.

Eine Anfrage von Dr. U. R. Ruegger, ob die einfache Rihosek-Leuchter-Bremse auch schon praktisch eingeführt sei, beantwortet der Referent dahin, dass sie auf gewissen Strecken der italienischen Staatsbahnen sowie bei der Mittenwaldbahn eingeführt sei. M. Weiss, Obermasch.-Ing. der S. B. B., spricht zu Gunsten der Drolshammer-Bremse, die inzwischen wesentlich verbessert worden sei. Ihre Vorteile der Einfachheit, Abstufbarkeit in allen Bremsstufen und geringen Luftverbrauchs lassen hoffen, dass sie ebenfalls zum internationalen Verkehr zugelassen werden wird.

Da das Wort nicht weiter verlangt wird, schliesst der Präsident die Sitzung um 23.15 h.

Der Protokollführer: Ri.

Freitag, den 23. März 1928, 20¹/₄ Uhr, im Bürgerhaus, Bern.

Vortrag von Nationalrat Dr. R. Gelpke, Basel,

„Vor- und Nachteile der Elektrifikation“.

Eingeführte Gäste sind willkommen.

Maschineningenieur-Gruppe Zürich der G. E. P.

Mittwoch, den 21. März 1928, 20¹⁵ Uhr,

im „Zunfthaus zur Zimmerleuten“ (II. Stock)

Vortrag von Dr. Ing. H. Brown, Winterthur:

„Die neue Hochdruck-Lokomotive von 60 at der Lokomotivfabrik Winterthur“.

Gäste sind willkommen.

S. T. S.	Schweizer. Technische Stellenvermittlung Service Technique Suisse de placement Servizio Tecnico Svizzero di collocamento Swiss Technical Service of employment
-----------------	---

ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telefon: Selnu 5426 — Telegr.: INGENIEUR ZÜRICH
 Für Arbeitgeber kostenlos. Für Stellensuchende Einschreibgebühr 2 Fr. für 3 Monate.
 Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. Auskunft über offene Stellen und Weiterleitung von Offerten erfolgt nur gegenüber Eingeschriebenen.

- 73 *Ingenieur*, vertraut mit Stark- und Schwachstromkabelfabrikat. und gummiisierten Leitungen, als Betriebsleiter für die gesamte Fabrikation. Deutsch und franz. Belgien.
- 92 *Bautechniker*, guter Zeichner, für Bureau u. Bauplatz. Kt. Luzern.
- 166 *Bautechniker* oder *Architekt* mit guter Bureau Praxis. Eintritt sofort. Architekturbureau Kt. Aargau.
- 177 jüngerer *Heizungs-Techniker* (Zentralheizung), guter Zeichner. Sofort. Kt. Thurgau.
- 181 *Technicien sanitaire*, pour grands projets. Alpes Maritimes. France.
- 183 Tüchtiger *Maschinen-Techniker* mit Giessereiausbild. u. Praxis (hauptsächl. für Walzbarrenherstellung). Ostschweiz.
- 185 *Betriebs-Ingenieur* für chemisches Unternehmen. Einige Jahre Betriebspraxis, sowie franz. Sprache Bedingung. Westschweiz.
- 187 *Betriebs-Ingenieur* für chem. Fabrik. Sofort. Deutsche Schweiz.
- 191 *Heizungs-Techniker* für 4 Wochen. Sofort. Zürich.
- 193 *Heizungs-Techniker* mit gründl. Praxis, für Bau moderner Heizungs- u. Lüftungsanlagen, ev. Acquisition. Franz. erw. Zürich.
- 195 jüngerer *Heizungs-Techniker* mit Praxis. Kt. Schaffhausen.
- 197 *Maschinen-Techniker*, tücht. Zeichner und Kalkulator. Kt. Bern.
- 199 jüngerer *Maschinen-Techniker*, tücht. Zeichner, selbst. Konstrukteur für Apparate und Instrumente, mit Werkstattpraxis als Feinmechaniker. Kt. Aargau.
- 234 *Bautechniker* oder *Architekt* für 4 Wochen. Sofort. Kt. Glarus.
- 236 *Bautechniker*-Bauführer, guter Zeichner. Sofort. Luzern.
- 242 *Bauführer* mit guter Praxis. Sofort. Kt. Graubünden.
- 244 *Bautechniker*, guter Zeichner. Sofort. Zürich.
- 246 Dipl. *Zivil-Ingenieur* mit 10-jähriger Praxis und entsprechender Erfahrung in Konstruktionsarbeiten. Engl. sprechend. Anstellungsdauer 2 Jahre. Sofort. Liberia (West-Afrika).
- 248 jung. *Bau-Ingenieur*, flotter Statiker und Zeichner, mit mehrjähr. Erfahrung im Eisenbetonbau, Absteckung u. Aufnahmen. Event. spanisch. Eintritt sofort. Spanien.
- 250 *Tiefbau-Techniker* oder *Ingenieur* für Wasserversorgungen, Kanalisationen u. Strassenprojekte. Eintritt sofort. Kt. Aargau.
- 252 *Ingénieur spécialisé pour les bétons*, très travailleur, apportant quelques capitaux. Grande entreprise en France. (Garonne).
- 254 jüngerer *Architekt*, oder *Bautechniker*, firm im Entwurf und sauberer Zeichner. Eintritt sofort. Archit. Kt. Aargau.
- 256 *Bautechniker* mit Erfahrung in Bauleitung u. Aufstellung von Arbeitsplänen für rd. 3 Monate. Arch.-Bureau Kt. Luzern.
- 258 *Bautechniker* od. *Architekt* f. 2 Mon. Sofort. Arch.-Bur. Kt. Zürich.
- 260 *Eisenbeton-Techniker*. Sofort. Arch.-Bureau Zürich.
- 262 *Bautechniker* für 2 Monate. Sofort. Arch.-Bureau Zürich.
- 264 *Bautechniker* oder *Architekt* mit guter Praxis. Eintritt sofort. Architektur-Bureau Zürich.

¹⁾ Wir verweisen auch auf den Artikel von Ingenieur Rihosek „Technische Entwicklung der durchgehenden Bremsung langer Güterzüge“, in Band 86 S. 69 und 80 (8./15. August 1925), wo Schemata der Mehrzahl der hier erwähnten Bremsen zu finden sind.

²⁾ Für die Drolshammer-Bremse interessieren sich besonders die Schweizer Bundesbahnen. Vergl. Band 90, Seite 103 (20. August 1927).