

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 11/12 (1888)
Heft: 24

Inhaltsverzeichnis

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: 31.03.2025

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

INHALT: Die Westinghouse-Bremse auf der Gotthardbahn. Von A. Bertschinger, Controlingenieur in Bern. (Schluss.) — Nachtrag zu den „Bemerkungen zur Theorie der Stabschwimmer“. Von J. Amsler-Lafon. — Miscellanea: Chemins de fer siciliens. Eisenbahnverbindung Toggenburg-Linthgebiet. Zahnradbahn am Bolanpass, Indien. Verband deutscher Architekten- und Ingenieur-Vereine. Eine „Deutsche Allge-

meine Ausstellung für Unfallverhütung“. Seethalbahn. An den III. Internationalen Binnenschiffahrtscongress in Frankfurt a. M. Brünigbahn. Technische Hochschule in Hannover. — Concurrenzen: Bebauungsplan für Hannover. Knabenasyl in Krakau. Ausstellungshalle in Dresden. Evangelische Kirche in Cöln. — Berichtigung. — Vereinsnachrichten. Stellenvermittlung.

Die Westinghouse-Bremse auf der Gotthardbahn.

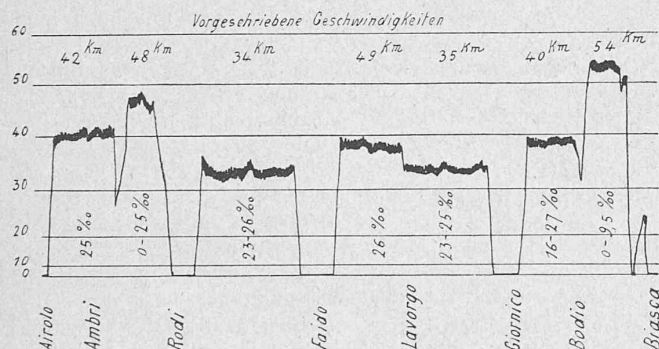
(Von A. Bertschinger, Controlingenieur in Bern.)

(Schluss.)

Es verbleibt mir noch einiges über die am 14. und 15. März dieses Jahres stattgehabten Versuche und deren Resultate zu sagen.

Eröffnet wurden dieselben durch eine Thalfahrt von Airolo nach Biasca, wobei die Regulirbremse zur Herstellung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit benutzt wurde, während programmgemäss die Stationshalte durch die automatische Bremse auszuführen waren. Der Versuchszug war wenige Tage vorher fertiggestellt worden und das Personal hatte nur durch eine beschränkte Anzahl Instructionsfahrten Gelegenheit gehabt, sich mit der Handhabung der Bremse vertraut zu machen, auf der Versuchsstrecke selbst war es überhaupt erst die zweite Fahrt. Der in der Leitung nöthige Druck war gewöhnlich etwa 0,75 Atm. und überstieg kaum je eine Atmosphäre. Die Geschwindigkeit wurde im Zug durch einen Capteyn'schen Geschwindigkeitsmesser controlirt, auf der Maschine befand sich ein Kloseapparat, dessen Controlstreifen hier wiedergegeben.

Locom. 66. Westinghouse-Zug
Regulirfahrt mit der nicht automatischen Bremse am 14. März 1888
Airolo-Biasca.



Das Resultat der Fahrt darf als ein recht befriedigendes bezeichnet werden und es wird die Bremse bei etwelcher Uebung des Personals puncto Regulirfähigkeit der einfachen Vacuumbremse kaum nachstehen.

Der Versuchszug, welcher durch eine Maschine mit Schleppender, deren drei Achsen verkuppelt sind, geführt wurde, war wie folgt zusammengesetzt:

1 Locomotive C ³ T	{ Maschine 42,00 t	bremsbar 20,00 t
	{ Tender 16,00 t	„ 12,00 t
4 Wagen	A zu 12,67 =	50,68 t
5 „	B zu 12,65 =	63,25 t
1 „	F zu 11,10 =	11,10 t

Total der Wagen 125,03

Hievon wurden 75—80% gebremst = 98,00 t

Das ganze Gewicht des

Zuges betrug demnach: 183,03 t bremsbar 13,000 t

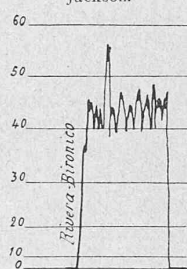
was etwa 71% des gebremsten Zugsgewichtes ausmachte, wenn sämtliche Wagen- und die Tender- und Triebad-bremsen angezogen wurden. Ohne die beiden letztern stellte sich das bremsbare Gewicht auf 98,00 Tonnen, oder etwa 53% des ganzen Zugsgewichtes.

Auf Wunsch einiger Theilnehmer wurde am Morgen des 15. das Programm durch eine nicht vorgesehene Regulirfahrt mit der automatischen Bremse auf der circa

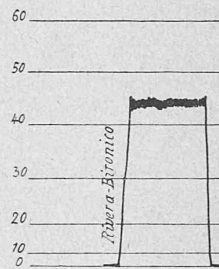
9 km langen Monte-Cenere-Rampe, deren Gefäll von 22,5 auf 26,0‰ anwächst, vervollständigt.

Da das Personal der Gotthardbahn in der Handhabung der automatischen Westinghouse-Bremse nicht bewandert ist, so übernahm Herr Ing. Jackson von der Westinghouse-gesellschaft die Führung des Zuges. Das untenstehende Diagramm zeigt die Aufzeichnung des Kloseapparates. Zur Vergleichung wurde ein am vorhergehenden Tag auf der gleichen Strecke bei einer Fahrt mit der Clayton-Hardy-Bremse erhaltener Streifen danebengestellt.

Locom. 66. Westinghouse-Zug
am 15. März 1888
Nothbremsungen auf 26‰.
Regulirfahrt mit der autom. Westinghouse-Bremse
Rivera bis km 156 durch Hrn. Ingen. Jackson.



Locom. 64. Clayton-Zug
am 14. März 1888
Nothbremsungen auf 26‰.
Regulirfahrt mit der automat. Vacuum-Bremse
Rivera bis km 156



Es dürfte hieraus erhellen, dass die einfache Westinghouse-Bremse den von der Gotthardbahn gestellten Anforderungen puncto Gleichmässigkeit der Fahrt nicht gewachsen. Ein kurzer Moment des Ueberwartens im Wiederanziehen der zum Nachfüllen der Hilfsreservoirs gelösten Bremsen genügte, um die Geschwindigkeit auf die für die dortigen Verhältnisse unzulässige Höhe von ca. 55 km ansteigen zu lassen. Auch die übrigen Schwankungen in der Fahrschnelle übersteigen die wünschbaren Grenzen. Auf die sonstigen Nachtheile der aus dem Diagramm abzulesenden Bremsweise will ich hier nicht nochmals eingetreten.

Im untersten Theil der Steilrampe, auf 25‰ Gefäll in einer Curve von 1000 m Halbmesser, wurde, ohne vorher angehalten zu haben, ein sog. Nothanhalt gemacht, welcher nachher noch drei Mal wiederholt wurde.

Die übrigen Haltversuche wurden auf der geraden horizontalen Strecke unterhalb Cadenazzo ausgeführt.

Zur Erleichterung der Beobachtung wurde 500 m vor der Haltstelle ein Pfeifensignal gegeben. Alle weiteren Signale erfolgten durch Knallsignal und zwar 200 und 100 m vor der Bremsstelle, an dieser selbst und bei einigen Versuchen noch in Intervallen von 50 m auf der Bremsstrecke, um die Abnahme der lebendigen Kraft verfolgen zu können. Die Aufzeichnung der Zeiten erfolgte von Hand auf einem, durch einen Chronographen abgewickelten Papierstreifen, zur Bestimmung des Bremsweges war ein Masstab an die Schienen der Bremsstrecke angemalt worden, der ein rasches genaues Ablesen erlaubte. Ausserdem wurde die Geschwindigkeit durch den Capteyn'schen und den Klose'schen Geschwindigkeitsmesser controlirt; in den nachfolgenden Angaben sind, entsprechend den Mittheilungen über frühere Bremsversuche in der Schweiz, die mittleren Geschwindigkeiten während den letzten 100 m vor dem Ansetzen der Bremse mit aufgenommen worden.

Indem ich noch erwähne, dass der Schienenzustand während der Versuche ein gleichmässig trockener war, führe ich nachfolgend die Resultate der verschiedenen Nothbremsungen an.