

Zur Frage der durchgehenden Güterzugbremse

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **83/84 (1924)**

Heft 11

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-82758>

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.

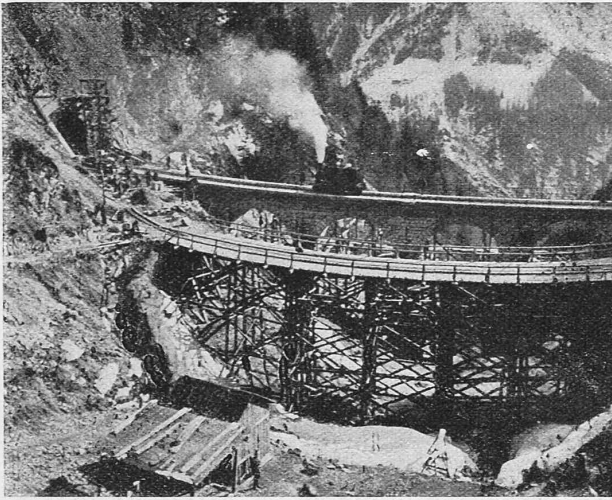


Abb. 17. Kühbachgraben-Viadukt bei Km. 11,7 der Grödenbahn.

aufnahme an vielen Stellen vorerst mit Holzobjekten, zum Teil mit eisernen Tragwerken (Walzträger). Im ganzen wurden 40 derartige Holzbauwerke mit einer Gesamtlänge von 1210 m hergestellt. Das Holz wurde meist nahe der Baustelle von Pionieren und Kriegsgefangenen gefällt, zugearbeitet und sodann unmittelbar verwendet. Abb. 14 u. 15 zeigen das bemerkenswerteste dieser Bauwerke, den 54 m langen Marzan-Viadukt. Der spätere Ersatz der Gerüstbrücken durch Bauwerke dauernden Bestandes bot infolge des starken Kriegsverkehrs der Bahn oft recht beträchtliche Schwierigkeiten. Abb. 17 kennzeichnet typisch diese Bauperiode durch Darstellung der Bahnstrecke vor Eintritt in den Karlgraben-Tunnel.

Einer eigenartigen Regelung bedurfte auch der Zustransport des Bauinventares, der Baustoffe, Sprengmittel, Oberbaumaterialien, Verpflegungsgüter und sonstigen Erfordernisse zu den einzelnen Baustellen. Er geschah in der Hauptsache durch Auto-Kolonnen auf der schmalen, eng gewundenen und steilen Grödener-Konkurrenzstrasse (Höchstneigung 20 ‰!). Um einen ungestörten Transport zu sichern und Unfällen nach Möglichkeit vorzubeugen, wurde kolonnenweise nach einem festen Fahrplan, ähnlich jenem einer eingeleisigen Eisenbahn, gefahren und waren Fuhrwerksbegegnungen nur an ganz bestimmten Strassenstellen (Ausweichen) zu genau festgesetzten Zeiten zugelassen. Diese Strassenverkehrsordnung wurde streng gehandhabt und hat sich in allerbesten Weise bewährt.

(Schluss folgt.)

Zur Frage der durchgehenden Güterzugbremse.

[Hierzu wird uns, mit Bezug auf den Artikel in Nr. 4 vom 26. Januar d. J., von anderer, ebenfalls nichtamtlicher, aber berufener Seite folgendes geschrieben. Red.]

Die Beschlüsse der Pariser Konferenz der Eisenbahn-Kommission vom 15. Oktober 1923, in der als Typus der künftigen Güterzugbremse die Westinghouse-Bremse mit dem Steuerventil Typ L bezeichnet, im übrigen jedoch im internationalen Durchgangsverkehr jede andere Druckluft-Bremse zugelassen wird, die mit der Westinghouse-Güterzugbremse anstandslos zusammenarbeitet, können einen Eisenbahnfachmann, der schwierige Gebirgstrecken zu betreiben hat, wie sie z. B. in der Schweiz, in Oesterreich und in Italien häufig sind, durchaus nicht befriedigen.

Nach Ansicht der Kommission genüge an den mit Westinghouse-Bremse versehenen Güterwagen die Anbringung einer Verschraubung, an die vor Befahrung sehr steiler Gefälle das Rückhaltventil angeschraubt werden kann. Das von Hand einzustellende Rückhaltventil hat bekanntlich den Zweck, beim Fahren im Gefälle während des Lösens der Bremse im Bremszylinder einen Druck von

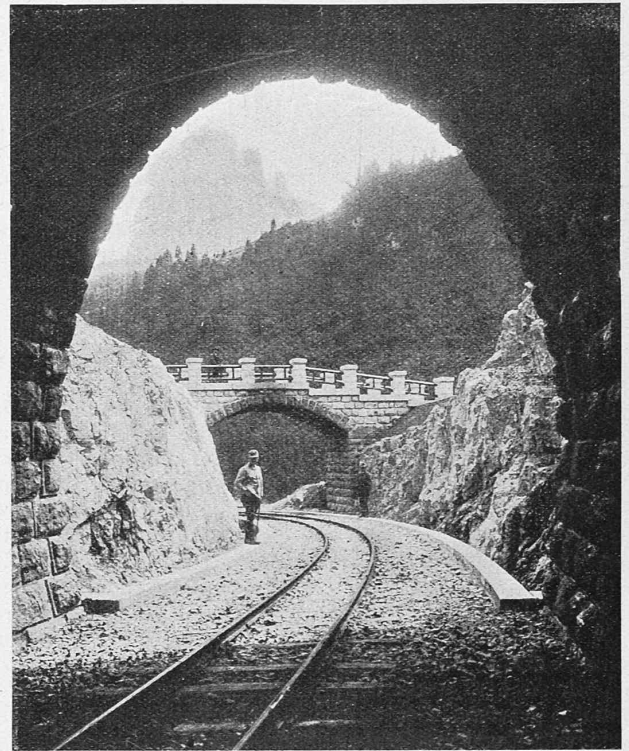


Abb. 14. Einfahrt des Christina-Tunnel der Grödenbahn mit Blick auf den Langkofel im Hintergrund (Südosten).

1 bis 2 at zurückzuhalten, um so ein gefahrloses Herabfahren auf dem steilen Gefälle zu ermöglichen. Dieses Ventil hat jedoch den grossen Uebelstand, dass ein im Gefälle angehaltener Güterzug nicht gleich anfahren kann, da der Lokomotivführer nicht in der Lage ist, die Bremse völlig zu lösen. Oft gelingt dies erst, wenn vorher von Hand aus einige Rückhaltventile ausgeschaltet werden, wie dies bei den französischen Versuchen im Jahre 1921 tatsächlich der Fall war.

Nun stelle man sich die Fahrt eines Güterzuges über eine Strecke vor, die wechselnd bergauf und bergab führt oder die, wie beispielsweise am Gotthard, von zahlreichen horizontal liegenden Stationen unterbrochen ist. Die Zumutung des dauernden Ein- und Abschaltens der Rückhaltventile und des schliesslichen Abmontierens der Rückhaltventile beim Verlassen der Gebirgstrecke muss von praktischen Betriebsstandpunkt aus als höchst unwillkommen, ja geradezu als ein betriebliches Unding abgelehnt werden.

Für eine schwierige Gebirgstrecke ist eine durchgehende Bremse, die ein gutes Regeln der Bremskraft nach auf- und abwärts gestattet, unumgänglich notwendig. In dieser Hinsicht gestattet eben die Kunze-Knorr-Güterzug-Bremse ein abgestuftes Lösen der Bremse in ausreichendem Mass. Wie sieht nun aber das Zusammenarbeiten dieser Bremse mit der Westinghouse-Bremse ohne Rückhaltventil auf einer Gefällfahrt aus?

Die Bedienungsvorschrift für die Kunze-Knorr-Güterzugbremse besagt für die Gefällfahrt folgendes: „Bei Gefällfahrten ist zu vermeiden, nach der *bisher bei der Einkammerbremse gebräuchlichen Art* abwechselnd zu bremsen und voll zu lösen. Vielmehr muss bei Gefällfahrten von der stufenweisen Lösbarkeit der Kunze-Knorr-Bremse „G“ Gebrauch gemacht werden.“

Wird nun ein aus Kunze-Knorr- und Westinghouse-Bremswagen zusammengesetzter Zug nach dieser Vorschrift gebremst, dann wird sich bei den Westinghouse-Bremswagen die Bremskraft nach und nach erschöpfen, d. h. die Kunze-Knorr-Bremswagen müssen zur Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit immer stärker und stärker eingebremst werden, schliesslich sogar bis zum Höchst-

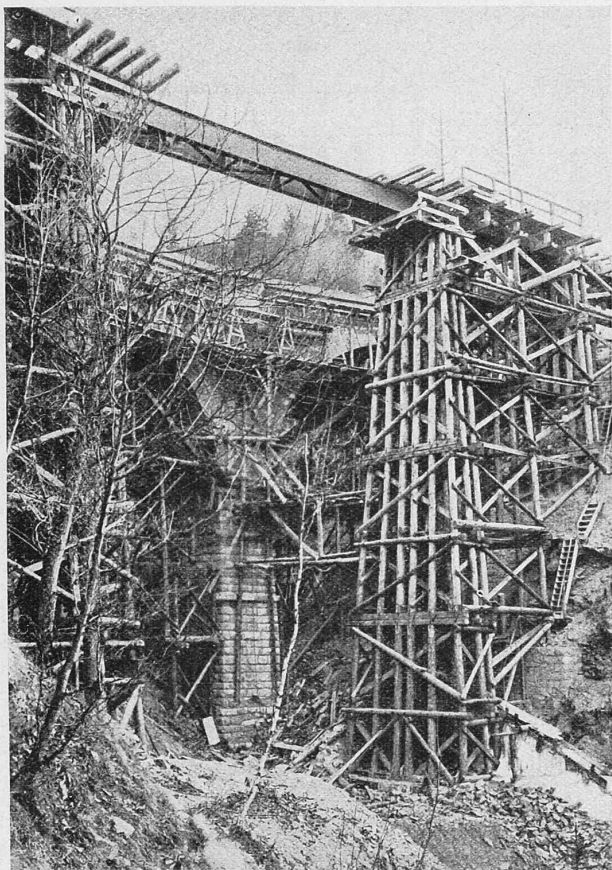


Abb. 16. Marzan-Viadukt bei Km. 3,9 der Grödenbahn mit drei überwölbten O. fnnungen von 17,0 m Lichtweite. Im Vordergrund das in Abtragung befindliche Holzprovisorium.

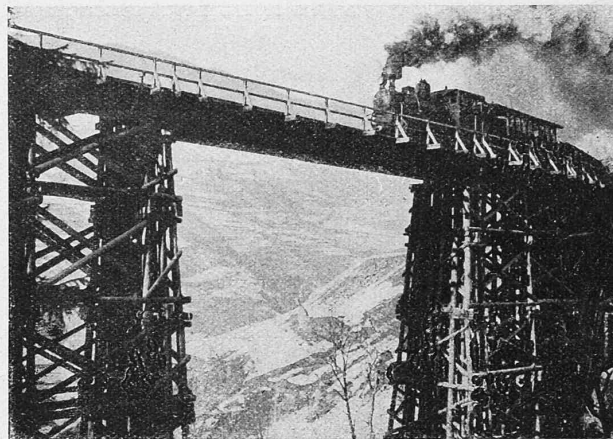


Abb. 15. Marzan-Viadukt bei Km. 3,9 der Grödenbahn. Holzprovisorium von 25 m Höhe und 54 m Länge mit 900 mm hohen Differdinger-Walzträgern von 17,0 m Stützweite (siehe auch Abb. 16).

druck, und wenn der Prozentsatz der mit Westinghouse-Bremse versehenen Wagen im Verhältnis zu dem mit Kunze-Knorr-Bremse versehenen gross ist, reicht die Bremswirkung auf steilen Gefällen überhaupt nicht mehr aus.

Solche aus Kunze-Knorr- und Westinghouse-Bremswagen bestehenden Güterzüge müssten deshalb bei Gefällfahrten nicht nach Vorschrift für die Kunze-Knorr-G-Bremse, sondern nach Vorschrift für die Bedienung von Einkammer-Luftdruckbremsen gebremst werden, wobei aber alle Vorteile der nach oben und unten abstufbaren Bremse verloren gehen und alle die, bei den zahlreichen auf starken Gefällstrecken mit Einkammer- und Druckluftbremsen ausgeführten Bremsversuchen aufgetretenen Schwierigkeiten und Bedenken in die Erscheinung treten. Dasselbe würde natürlich auch für jede andere rückwärts abstufbare Bremse zutreffen. Nur wenn die Zahl der Wagen, die mit der von der Pariser Konferenz angenommenen Westinghouse-Bremse versehen sind, einen zu der Gesamtzahl der Bremswagen eines Zuges geringen Prozentsatz bildet, kann die Regulierfähigkeit einer solchen Bremse wirklich ausgenutzt werden.

Der Beschluss der Pariser Bremsen-Kommission kann daher *nicht* als eine „glückliche“ Lösung der brennenden Frage der durchgehenden Bremsung langer Güterzüge angesehen werden.

Erweiterung des Zürcher Kunsthauses zum Kunstmuseum.

Das von Prof. Karl Moser erbaute Zürcher Kunsthaus am Heimplatz, wie es 1910 eröffnet wurde¹⁾, ist zwei verschiedenen Zwecken bestimmt: Einmal beherbergt es im hohen Hauptbau die ursprünglich im „Künstlergütli“ untergebracht gewesene *Sammlung* der Zürcher Kunstgesellschaft, zweitens dient der niedrigere Flügelbau gegen die Rämistrasse hin

den wechselnden *Ausstellungen* der lebenden und heute schaffenden Künstler. Während nun diese Ausstellungsräume immer noch ausreichen, sind die Sammlungsäle schon lange nicht mehr imstande, den seit 1910 von rund 600 auf nahezu 1200 Nummern angewachsenen Bestand an Gemälden aufzunehmen; mehr als die Hälfte der zum Teil sehr wertvollen Sammlung muss, der Besichtigung unzugänglich, magaziniert bleiben, und manches schöne Bild, an das sich ältere Besucher des Kunsthauses noch gern erinnern, ist in diesem Magazin bis auf weiteres verschwunden. Zwar hat die Hinzunahme des Landolthauses am Hirschengraben etwelche Erleichterung gebracht, aber eben bloß etwelche, denn die dortigen kleinen Zimmer ermöglichen nur kleinere Gemälde aufzuhängen; dazu gesellt sich als weiterer ungünstiger Umstand die Ablegenheit des Landolthauses, indem es vom Kunsthaus aus nur durch den Garten zugänglich ist, was seinen Besuch, nicht nur bei schlechtem Wetter, auffallend beeinträchtigt. Ferner fehlt es an der Möglichkeit, die über 40000 Blätter der *Graphischen Sammlung* einem grösseren Kreis zugänglich zu machen, und das Gleiche gilt von der rund 6500 Bände umfassenden wertvollen *Bibliothek*. Soll das Kunsthaus seine hohe und wichtige Aufgabe erfüllen können: die zahlreichen Bildungstätten Zürichs nach der rein idealen Seite der Pflege des Kunstverständnisses und der Freude am Schönen wirksam zu ergänzen, so bedarf es dringend der räumlichen Erweiterung zur Entfaltung seines vorhandenen, wertvollen Besitzes, der jetzt wie gesagt zum grossen Teil brach liegt. Gegenwärtig fehlt es an den nötigen Wandlängen, um mehr als 500 bis 550 Bilder zu zeigen, und an den Räumen, um die ganze Sammlung zweckentsprechend zu gliedern.

Die Lösung dieser Aufgabe beschäftigt seit Jahren die Leitung der Zürcher Kunstgesellschaft. Zunächst wurde die Möglichkeit eines symmetrischen Ausbaues der Front gegen den Heimplatz studiert, einer vom architektonischen Gesichtspunkt der äusseren Erscheinung und der Platzgestaltung aus naheliegenden Idee. Allein es ergaben sich dabei so beträchtliche Schwierigkeiten, nicht zuletzt in finanzieller Hinsicht (z. B. umfangreicher Landerwerb gegen die Hundskirche hin und die Notwendigkeit von Hausteinfassaden), dass diese Versuche für einstweilen eingestellt wurden. Man musste sich mit einer möglichst billigen und wirtschaftlichen Lösung bescheiden, und hier zeigte sich nun erfreulicherweise der Architekt, Prof. K. Moser, in der Tat als der Meister, der solcher Beschränkung fähig war. Die von ihm ausgearbeiteten Pläne, die der detaillierten Kostenberechnung auf rund 800000 Fr. zugrunde liegen, sind in den Abb. 1 bis 4 (S. 126/127) nach Bildstöcken der Kunstgesellschaft wiedergegeben; sie stammen vom August 1923 und werden naturgemäss im einzelnen noch kleinere Modifikationen erfahren. Immerhin veranschaulichen diese Pläne

¹⁾ Ausführlich dargestellt in «S. B. Z.» Bd. 56 (8. u. 15. Okt. 1910).