

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 7/8 (1886)
Heft: 23

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 30.04.2026

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

INHALT: Die Bedingungen des Zahneingriffs auf Zahnradbahnen. — Eiserner Oberbau, System W. Pressel. — Miscellanea: Die Porzellanmanufaktur zu Charlottenburg bei Berlin. Rhein-Correction im Canton St. Gallen. Regelung der Wasserstände des Züricher-See's. Eisenbahnstrecke St. Gingolph-Bouveret. Continuirliche Bremsen. Der „Great-Eastern. Rhone-Correction im Canton Waadt. Technische Einheit im

Eisenbahnwesen. Betriebsübernahme der Eisenbahn Pont-Vallorbes. Stephanie-Brücke in Wien. Physiker Ruhmkorff. — Concurrenzen: Musée des Beaux-Arts in Genf. Thüren zum Dom in Florenz. Weltausstellung zu Paris. Donau- und Borcea-Brücke bei Cernavoda. — Preisausschreiben: Muffendichtung bei Steinzeugröhren. — Vereinsnachrichten.

Die Bedingungen des Zahneingriffs auf Zahnradbahnen.

Es ist durch neuere Versuche dargethan worden, dass bei Zahnradbahnen der Eingriff des Zahnrades in die Zahnstange an gewisse Bedingungen geknüpft ist, über welche man sich noch nicht mit völliger Klarheit Rechenschaft geben konnte. Zweck dieser Untersuchung ist, diese Bedingungen etwas näher zu beleuchten.

Es kommen vorab diejenigen Zahnradbahnen in Betracht, welche einen verticalen Zahneingriff haben, nämlich wie bei den Rigibahnen, dem System Wetli, sowie auch bei dem neuen System Abt. Bei dieser Art von Zahneingriff wird beim normalen Betrieb einer etwaigen Tendenz zum Aufsteigen, d. h. zum Aussereingriffkommen einzig der Achsdruck, beziehungsweise eine Componente desselben entgegengesetzt (abgesehen vom zweifelhaften Nothbehelf von untergreifenden Klauen). Bei der Bergfahrt, d. h. wenn das Zahnrad nach vorwärts arbeitet, findet sich nun keine nennenswerthe Tendenz zum Aufsteigen, allein anders ist es beim Bremsen, d. h. wenn das Zahnrad hemmend der Bewegung entgegenwirkt. Die Sache verhält sich nämlich so:

Aus verschiedenen practischen Gründen kommt hier die Evolventenverzahnung zur Anwendung und schon wegen der Festigkeit macht man den Zahn an der Wurzel möglichst breit; die Zahnflanken werden deswegen stets mit einer ziemlich starken Neigung ausgeführt. Betrachtet man zunächst den Ruhezustand des Zahnrades bei Ausübung eines Druckes in der Richtung der Zahnstange, so findet sich ein Auftrieb, welcher genau der Neigung der Zahnflanke entspricht. Je nach dem Zustande der Bewegung oder der Ruhe wird dieser Auftrieb ganz wesentlich modificirt und zwar durch die Zahnreibung, welche positiv oder negativ ausfallen kann.

Verfolgt man nämlich genau die Abwicklung des Zahnes in der Zahnstange, resp. in den Sprossen derselben, so findet man, dass hauptsächlich der Kopf des Radzahnes eine gleitende Bewegung ausführt, welche bei der Arbeitsleistung des Zahnes unter Berührung auf der Rückseite in überwiegender Masse nach aufwärts gerichtet ist, während umgekehrt nach abwärts, wenn das Zahnrad gebremst, d. h. die Berührung auf der Vorderseite des Zahnes stattfindet (für Vorder-Rückseite ist die jeweilige Fahrriichtung bestimmend). Diesem Vorgange entsprechend, wirkt im ersten Falle die Zahnreibung grösstentheils abwärts, also dem Auftrieb entgegen, d. h. denselben abschwächend, im zweiten Falle aufwärts, also den Auftrieb verstärkend.

Wenn der Auftrieb, von der Neigung der Sprosse herrührend, mit N und die Zahnreibung, die beim Zahneingriff überwiegend nach auf- oder abwärts gerichtet ist, mit R bezeichnet wird, so ist die Tendenz T zum Aufsteigen bei normalem Zahneingriff in der Arbeitswirkung, sowie in der Ruhe $T = N - R$. Hingegen ist der Auftrieb während der Bremswirkung im Allgemeinen in der Bewegung $T = N + R$.

Beim Festbremsen in der Ruhestellung tritt die Zahnreibung einem Ausgleitenwollen complet entgegen; die Kraft R erreicht hierbei ein Maximum.

Will man diese Erscheinungen in kurzen Worten zusammenfassen, so kann man sagen, dass beim Bremsen die Zahnstange ein Niederdrücken erfährt, während das Zahnrad bei der Arbeitsentwicklung eine Tendenz hat, die Zahnstange herauszureissen. Die ungünstigsten Fälle, die man eben in erster Linie zu berücksichtigen hat, treten dann ein, wenn die Theilung der Zahnstange aus irgend einem Grunde nicht genau mit derjenigen des Zahnrades übereinstimmt (Temperatureinflüsse und Ungenauigkeiten in der Ausführung). Diesfalls kommt das Maximum der Tendenz zum Aufsteigen

beim Bremsen vor, indem die Zahnreibung R voll und ganz $= f \cdot Z$ als Auftrieb zur Wirkung kommt, wobei der Reibungscoefficient $= f$ und der Zahndruck $= Z$.

Alle die Momente und Factoren, die entweder N oder R oder beide verstärken, sind daher von Fall zu Fall einer genauen Prüfung zu unterziehen, bzw. es ist zu untersuchen, ob die Tendenz zum Aufsteigen gegenüber dem niederhaltenden Achsdruck keine gefährliche Höhe erreicht. Die wichtigsten Factoren bilden die Reibung und der Zahndruck.

1. Die Reibung.

Der Einfluss derselben wird bei Betrachtung bestimmter Fälle am klarsten:

a. Allgemein:

Wenn die Bremse eines leichten Fahrzeuges einen schweren Zug auf der geneigten Strecke allein halten soll, so ist zunächst zu unterscheiden, ob der Zug vollständig stille steht oder nicht. Im ersteren Falle wird die Tendenz zum Aufsteigen $T = N - R$; die Reibung der Ruhe des Zahndruckes wirkt dem Auftrieb N in passiver Weise kräftig entgegen. Ein allfälliger Mangel an Schmierung der Zahnstange wirkt in diesem Falle günstig. Sobald aber eine geringste Bewegung nach abwärts erfolgt, entsteht eine Zahnreibung im Sinne der Entlastung der Achse, welche um so grösser wird, je schlechter die Schmierung, d. h. je grösser der Reibungscoefficient ist. Dieser Umstand möge hauptsächlich beherzigt werden.

b. Specieller Fall:

Eine Wagenbremse mit $2\frac{1}{2} t$ Achsdruck soll auf einer Bahn von ca. 17% bei $\frac{1}{4}$ Zahnneigung einen Zug von $30 t$ halten. Der Zahndruck wird ca. $5 t$, der Auftrieb $N = ca. \frac{5}{4} = 1\frac{1}{4} t$.

Betrachten wir zunächst den Ruhezustand. Wenn sehr schlecht geschmiert ist, so dass der Reibungscoefficient $\frac{1}{4}$ oder mehr beträgt, so wird die Kraft N vollständig wirkungslos; der Achsdruck hat diesfalls keiner Tendenz zu begegnen.

Bei besserer Schmierung indess, wo der Reibungscoefficient beispielsweise etwa $\frac{1}{20}$ werden kann, beträgt die Reibung ca. $\frac{5}{20} = \frac{1}{4} t$; es bleibt somit noch eine Tendenz zum Aufsteigen

$$T = N - R \text{ von ca. } 1\frac{1}{4} - \frac{1}{4} = 1 t.$$

Im ersten Falle könnte der Zug beliebig gross werden, die einzige Bremse der mit bloß $2\frac{1}{2} t$ belasteten Achse würde ihn im Zustand der Ruhe stets halten können.

Im zweiten Falle würde der Zug noch ca. $2\frac{1}{4} mal$ so schwer werden können bis ein Aufsteigen, d. h. ein Ausgleiten des Bremsrades aus der Zahnstange erfolgen würde, weil die vom Achsdruck $2,5 t$ herrührende Componente in der Richtung der Zahnflanke, also dem T entgegen, ca. $2\frac{1}{4} t$ beträgt.

Wenn aber im Zustande der Bewegung schlechte Schmierung vorliegt, so dass der Reibungscoefficient z. B. wie vorhin ca. $\frac{1}{4}$ oder mehr beträgt, so wird $T = N + R$ schon $2,5 t$ oder mehr werden, also unter allen Umständen grösser, als die in Betracht kommende Componente des Achsdruckes; das Rad muss deshalb aufsteigen.

Wäre hingegen die Schmierung sehr gut, also R ca. $\frac{5}{20} = \frac{1}{4}$, so wäre die Tendenz zum Aufsteigen erst $T = 1\frac{1}{4} + \frac{1}{4} = 1,5 t$, also noch lange nicht gleich oder grösser der genannten Componente des Achsdruckes, — ein Aufsteigen also noch ausgeschlossen.

Es geht hieraus bereits das practische Resultat hervor, dass gute Schmierung der Zahnstange die Gefahr des Aufsteigens beim Bremsen des Zahnrades in der Bewegung bedeutend vermindert. Ein Nichtschmieren der Zahnstange könnte nur für den completen Ruhezustand nützlich sein, immerhin in weit unbedeutenderem Masse, als es für die Bewegung gefährlich ist.