

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 25/26 (1895)
Heft: 25

Artikel: Zur Beurteilung von Wechselstrom-Dynamo-Maschinen
Autor: Behn-Eschenburg, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-19275>

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: 10.01.2026

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

Hierin ist $\operatorname{tg} \varphi$ eine variable Grösse, die bei steigendem σ fällt. Betrachten wir aber ausschliesslich sehr kleine Durchbiegungen, so können wir für alle Fasern auf der konkaven Seite der neutralen Achse $\operatorname{tg} \varphi$ als konstant und gleich

$$\operatorname{tg} \varphi = \left(\frac{d\sigma}{d\varepsilon} \right) \sigma = \sigma_o$$

annehmen.

Diese Grösse ist augenscheinlich nicht gleich, sondern immer kleiner als E .

In der That, denken wir uns einen Stab aus Eisen der Wirkung von Druckspannungen, die von o bis σ_o heranwachsen, ausgesetzt, so ändern sich die in dem Materiale hervorgerufenen Deformationen nach der Linie $og - gm$ bis zur Grösse ε_o . Vergrössern wir nun die Spannungen bis über σ_o hinaus, so wächst die Deformation nach derselben Kurve gmp weiter. Verringern wir aber dagegen die Spannungen, die bereits die Grösse σ_o erreicht haben, so folgen die entsprechenden Längenänderungen nicht mehr auf dem Wege mgo , sondern nach der Linie mn fast parallel zu go zurück. Der Neigungswinkel α_1 , den mn mit Oe bildet, ist — wie bekannt — grösser als φ und nahezu gleich α_o , für welchen $\operatorname{tg} \alpha_o = E$.

Unter diesen Verhältnissen weicht natürlich die Neutralachse, von der Achse, die durch den Schwerpunkt des Querschnittes geht, ab, die Gl. (a) und (b) verlieren ausserhalb der Elasticitätsgrenze ihre Gültigkeit und somit verliert auch die Formel (3) die ihr zugeschriebene theoretische Grundlage.

Hierbei erlaube ich mir, daran zu erinnern, dass schon im Jahre 1889 der bekannte französische Gelehrte Considère in seinem dem Pariser Kongress vorgelegten Memoire¹⁾ deutlich bewiesen hat, dass es fehlerhaft wäre, zur Bestimmung der Knickfestigkeit eines Stabes ausserhalb der Elasticitätsgrenze in der Eulerschen Formel, die konstante E durch den Ausdruck $\operatorname{tg} \varphi = \frac{\sigma_o}{\sigma_e}$ zu ersetzen.

Es ist natürlich immer möglich, die Grösse der Knickfestigkeit eines Stabes, in welchem die Elasticitätsgrenze überschritten ist, durch die Formel

$$P = \frac{10 TJ}{r^2}$$

auszudrücken, wo T irgend eine, uns unbekannte Funktion von den Stabdimensionen ist, aber diese Funktion ist nicht gleich $\operatorname{tg} \varphi$, sondern grösser als diese. Die Gestalt dieser Funktion theoretisch zu finden, ist vorläufig unmöglich, es bleibt uns daher nur der empirische Weg. Aus den Versuchen von Tetmajer liesse sich der Wert von T natürlich leicht bestimmen, aber es wäre dann die Formel (3) nur eine überflüssige Komplikation der Tetmajer'schen.

Es scheint mir daher, dass zur Bestimmung der Knickfestigkeit eines gedrückten Stabes ausserhalb der Elasticitätsgrenze, bis heute noch keine irgend wie rationell begründete theoretische Formel vorgeschlagen ist, und daher müssen wir uns vorläufig mit empirischen Formeln begnügen. Unter denselben nimmt die bekannte Tetmajer'sche unzweifelhaft die erste Stelle ein, einmal ihrer Einfachheit halber, ferner wegen der merkwürdigen Uebereinstimmung ihrer Resultate sowohl mit den zahlreichen Versuchen von Tetmajer selbst, als auch mit denen von Considère.

St. Petersburg, 16 April 1895.

Adj. Prof. F. Jasinski.

Zur Beurteilung von Wechselstrom-Dynamo-Maschinen.

Von Dr. H. Behn-Eschenburg, Oerlikon.

Diejenige Grösse, welche am sichersten über die Güte und Leistungsfähigkeit einer Wechselstrom-Dynamo entscheidet, ist bekanntlich der Spannungsabfall, d. h. die Differenz der Klemmspannung der Dynamo bei konstanter Tourenzahl und konstanter Stromstärke des das Feld

¹⁾ Congrès international des procédés de construction. Comptes rendus. Annexe: «Résistance des pièces comprimées par M. Considère.»

magnetisierenden Gleichstroms, wenn 1) die Armaturwindungen der Dynamo stromlos sind und 2) einen Strom mit einer bestimmten Phasendifferenz gegenüber der Klemmspannung abgeben. Mit andern Worten ist der Spannungsabfall die Differenz der Spannungen bei konstanter Erregung und Tourenzahl bei Leerlauf und einer bestimmten Belastung.

Dieser Spannungsabfall ist im wesentlichen bestimmt 1) durch die Induktion der stromführenden Armaturwindungen auf sich selbst, 2) durch den Kupferwiderstand dieser Windungen und 3) durch die Rückwirkung der von den Armaturströmen induzierten Foucaultströme hauptsächlich in den massiven Eisenkörpern der Feldmagnete. Diese drei Bedingungen des Spannungsabfalls sind darzustellen als elektromotorische Kräfte, welche in bestimmter Phase sich mit der E. M. K. der Dynamo zu der resultierenden Klemmspannung zusammensetzen. Wir erhalten so drei elektromotorische Kräfte in den Armaturwindungen, proportional der Belastungsstromstärke, die wir in einem Polardiagramm (Fig. 1) ihren effektiven Werten und ihrer Phase, d. h. ihrer Richtung nach mit der Bezeichnung e_1 , e_2 und e_3 eintragen. In dem gleichen Diagramm bezeichnen wir die Belastungsstromstärke der Armatur mit J , die E. M. K. der Dynamo, welche gleich ist der bei Leerlauf auftretenden Klemmspannung, mit E ; die Klemmspannung bei Belastung mit E_1 . Die Richtung der verschiedenen Grössen wird bestimmt durch den Winkel der Phasendifferenz, den die betreffende Grösse gegenüber der Stromstärke J einnimmt. Es besteht nun ihrer Natur nach zwischen der E. M. K. e_1 der Selbstinduktion und der Stromstärke J die Phasendifferenz $\frac{\pi}{2}$, zwischen den E. M. K. e_2 und e_3 und der Stromstärke J die Phase α . Wir nehmen ferner an, dass für die gewählte Belastung der Dynamo zwischen der Klemmspannung E_1 und der Stromstärke J die Phasendifferenz φ herrsche, wobei φ definiert ist, dadurch dass die Wattabgabe der Dynamo gesetzt wird:

$$W = E_1 \cdot J \cdot \cos \varphi \quad \dots \quad (1)$$

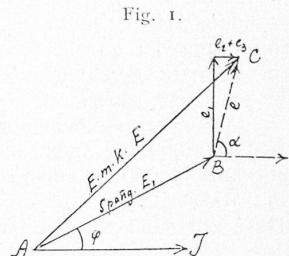
(Für Lichtverteilungen mit Transformatoren ist φ etwa 10° , $\cos \varphi$ praktisch = 1 zu setzen; für Kraftverteilung mit asynchronen Motoren ist φ etwa 35° , $\cos \varphi$ etwa 0,85 aufzunehmen). Der Spannungsabfall der Dynamo ist aus dem Diagramm zu entnehmen gleich $E - E_1$. Für synchrone Motoren ist das gleiche Diagramm anzuwenden, wenn die E. M. K. des Synchronmotors an Stelle der Klemmspannung des Generators n und die Klemmspannung des Motors an Stelle der E. M. K. des Generators eingetragen wird.

Die Resultante e der drei elektromotorischen Kräfte e_1 , e_2 , e_3 , welche die Phase α gegen J hat, stellt die totale gegenelektromotorische Kraft der stromführenden Armatur dar. Durch diese E. M. K. e und die Stromstärke J ist ein scheinbarer innerer Widerstand R der Armaturwindungen zu definieren:

$$R = \frac{e}{J} \quad \dots \quad (2)$$

Es ist nun eine Hauptaufgabe der Prüfung von Wechselstrom-Dynamos, diesen Widerstand R resp. e zu ermitteln und voraus zu berechnen, da bei Kenntnis von R und e ohne Weiteres aus dem Diagramm Fig. 1 sämtliche für den Betrieb wichtige Grössen zu entnehmen sind.

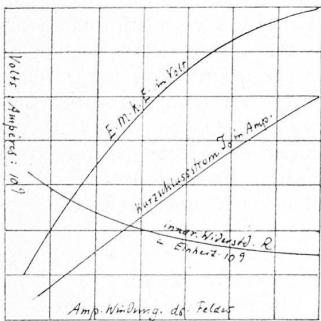
Ich habe hierfür seit längerer Zeit folgendes Verfahren eingeführt, das ich meinen Kollegen empfehlen möchte. Es wird zunächst in bekannter Weise eine Charakteristik der E. M. K. E der Dynamo bei stromloser Armatur aufgenommen. (Vergl. Fig. 2, Kurve E .) Als Abscisse wird die Zahl der Amperewindungen des magnetischen Gleichstroms, resp. die Stromstärke des Erregerstroms, als Ordinate die induzierte Spannung E der Dynamo bei einer



bestimmten Tourenzahlaufgetragen. Eine zweite Charakteristik J_o wird aufgenommen, nachdem die Armaturwindungen an ihren Endklemmen durch ein Ampéremeter kurzgeschlossen worden sind. Abscisse ist wieder die Zahl der Ampérewindungen des Feldes, Ordinate die Stromstärke der kurzgeschlossenen Armatur in Ampères (bezeichnet mit J_o). Diese Kurve J_o ist in der Regel wenig abweichend von einer Geraden, für grössere Feldstärken ein wenig konkav.

Es ist nun für den Fall der kurzgeschlossenen Armatur das Diagramm (Fig. 1) so umzustalten, dass $E_1 = 0$ gesetzt wird und wir erhalten in Figur 3 unmittel-

Fig. 2.

Fig. 3. bar $e = E$ und

$$R = \frac{E}{J_o} \quad \dots \quad (3)$$

für jeden Wert der Abscisse. Diesen Wert von R tragen wir als Ordinaten in dem gleichen Kurvendiagramm ein und erhalten so eine dritte Charakteristik R des scheinbaren Widerstandes für jeden Wert der Feldstärke.

Für irgend einen Wert der Belastungsstromstärke J ist nun bei einer bestimmten Felderregung ohne weiteres $e = R \cdot J$ anzugeben und aus dem Diagramm E_1 und φ zu berechnen. Es ist entweder bei gegebener Feldstromstärke E , φ und J als gegeben anzunehmen und E_1 vorauszubestimmen, oder es ist E , E_1 und J gegeben resp. beobachtet und hieraus φ zu bestimmen. Die Formeln ergeben sich aus dem schiefwinkligen Dreieck ABC des Diagramms:

$$\cos(\alpha - \varphi) = \frac{E^2 - E_1^2 - e^2}{2 E_1 e} \quad \dots \quad (4)$$

$$E_1 = E - e \cos(\alpha - \varphi) - \frac{[e \sin(\alpha - \varphi)]^2}{2 E} \quad \dots \quad (5)$$

(Die gegenelektromotorische Kraft e soll natürlich in praktischen Fällen erheblich kleiner als E sein.) Um schliesslich noch die Phasendifferenz α von e gegen J_o oder J zu ermitteln, ist bei kurzgeschlossener Armatur nicht nur die Stromstärke J_o , sondern der Wattverbrauch $E \cdot J_o \cos \alpha$ zu beobachten, entweder direkt mittelst Wattmeter, oder indem der Energieaufwand gemessen wird, der zum Antrieb der kurzgeschlossenen Dynamo erforderlich ist, z. B. durch den Wattverbrauch eines antreibenden Gleichstrommotors. Bei guten Dynamomaschinen ist α grösser als 80° und kann für Näherungsmessungen gleich 90° gesetzt werden. Es bedeutet dies, dass die Kupferverluste und die Verluste durch Foucaultströme sehr klein sein sollen gegenüber den Spannungsverlusten. Die Komponente e_2 der E. M. K. e ist durch Messung des Widerstandes r der Armaturwindungen leicht bestimmbar, da $e_2 = J \cdot r$ ist. Die Komponente e_3 wächst angenähert im Quadrat mit der Periodenzahl des Alternators und kann so von e_2 durch Beobachtung getrennt werden.) Zur Kontrolle lässt sich α berechnen, wenn eine Messung bei irgend einer Belastung der Dynamo Beobachtungswerte für E , E_1 , J und φ ergeben hat, z. B. für $\varphi = 0$ oder $\varphi = 90^\circ$, d. h. bei gänzlich induktionsloser Belastung durch Beleuchtungskörper oder rein induktiver Belastung durch leerlaufende Motoren oder für ein mittelst Wattmeter bestimmtes φ . Es sei noch bemerkt, dass für kleine Werte von φ , z. B. bei Transformatoren die Bestimmung aus dem Diagramm des Spannungsabfalls leicht genauere Werte ergeben kann, als eine Wattmetermessung, da im Diagramm $\sin \varphi$ und mit dem Wattmeter $\cos \varphi$ abgelesen wird.

*) Es soll darauf aufmerksam gemacht werden, dass e_3 in den meisten Fällen grösser als e_2 ausfallen wird.

Wird näherungsweise $\alpha = 90^\circ$ gesetzt, so vereinfachen sich die Formeln (4) und (5) für E_1 und φ , wir erhalten:

$$\sin \varphi = \frac{E^2 - E_1^2 - e^2}{2 E_1 e} \quad \dots \quad (6)$$

$$E_1 = E - e \sin \varphi - \frac{e^2 \cos^2 \varphi}{2 E} \quad \dots \quad (7)$$

und für die beiden Grenzfälle der induktionslosen und der rein induktiven Belastung

$$E_1^2 = E^2 - e^2 \text{ für } \varphi = 0 \quad \dots \quad (7a)$$

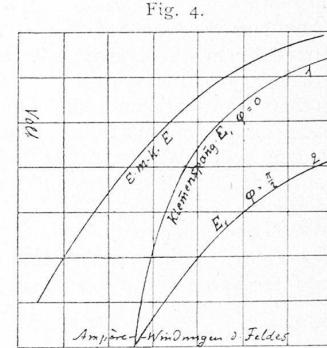
$$E_1 = E - e \quad \varphi = 90^\circ \quad \dots \quad (7b)$$

Die Aufnahme der beiden Charakteristiken E und J_o ist in sehr kurzer Zeit mit einem Voltmeter, einem Gleichstrom- und einem Wechselstromampéremeter und einem Tourenzähler auszuführen, der Antrieb der Dynamo erfordert dabei nur 10—20% der normalen Belastung, d. h. den Energieaufwand, der in der belasteten Dynamo verloren geht. Die Kurzschlussstromstärke J_o soll während der kurzen Zeit, die für die Messung erforderlich ist, ohne Bedenken auf den doppelten bis dreifachen Betrag der normalen Stromstärke erhöht werden können. Bei Aufnahme der Kurzschlusskurve J_o ist die Beobachtung der Tourenzahl nebensätzlich, da naturgemäss für eine konstante Feldmagnetisierung die Kurzschlussstromstärke für alle Geschwindigkeiten gleich bleibt.

In dem Kurvendiagramm (Fig. 4) sind noch die aus Fig. 1 und 2 berechneten speziellen charakteristischen Kurven der Klemmspannung E_1 eingezeichnet, die einer Belastung der Dynamo mit der Stromstärke J in den beiden Grenzfällen $\varphi = 0$ und $\varphi = 90^\circ$ für sämtliche Felderregungen entsprechen. Es sind dies die Kurven 1 und 2, zwischen denen für alle möglichen Werte von φ die Klemmspannung der Dynamo bei der Stromstärke J liegen muss.

Ausser der für die Leistungsfähigkeit der Dynamo massgebenden Grösse R gibt uns diese Methode ein klares Bild über die Streuungsverhältnisse der Dynamo. Die Ampérewindungen der stromführenden Armaturwicklungen müssen auf den gleichen magnetischen Stromkreis oder magnetischen Ring induzierend wirken wie die Ampérewindungen der Feldwicklung. Diejenigen magnetischen Kraftlinien, welche von einer der beiden Wicklungen induziert werden, ohne gleichzeitig die Windungen der andern Wicklung zu schneiden, bezeichnet man als verstreute Linien. Wir nehmen an, dass von den gesamten durch die Feldwicklung induzierten Kraftlinien 100 s_2 Prozent und von den gesamten Kraftlinien der Armaturwicklung 100 s_2 Prozent auf die Streuung entfallen.

Die Windungszahl des Feldes sei w_1 , die der Armatur w_2 , wobei beide Windungszahlen auf den gleichen magnetischen Stromkreis reduziert sein sollen. Diese Reduktion ist leicht mit Hülfe einer schematischen Zeichnung durchzuführen, in der die magnetischen Stromkreise, d. h. die geschlossenen Bahnen der magnetischen Kraftlinien in der Dynamo als lineare Leitungsbahnen nach Analogie der Schemata für elektrische Stromverzweigungen und die Ampérewindungen der Armatur und des Feldes an den Stellen, wo die Windungen von den Kraftlinienbahnen geschnitten werden, als magnetomotorische Kräfte analog den elektromotorischen Kräften eingezeichnet werden. Die Zahl der Kraftlinien wird für jeden Teil einer Bahn analog einer Stromstärke nach den Kirchhoff'schen Regeln für Stromverzweigung ausgerechnet. Für den Kurzschluss muss zwischen den magnetomotorischen Kräften des Armaturstromes und des Feldstromes Gleichgewicht bestehen, bis auf die Ampérewindungen, welche die verstreute Induktion hervorrufen und diejenigen, welche die E. M. K. e_2 und e_3



induzieren. Es sind dies die magnetomotorischen Kräfte für die Induktion der E. M. K. E und i_1 .

Wir erhalten so die wichtige Bedingung:

$$(1 - s_1) i_o w_1 = \frac{(1 + s_2) J_o w_2}{\sin \alpha} \cdot 1.4 \quad \dots \quad (8)$$

i_o bedeutet die Gleichstromstärke der Feldwicklung.

Der Faktor 1,4 rechts bildet aus dem Mittelwert J_o die Amplitude der Ampérewindungen. Besitzt das Feldsystem eine einzige Magnetisierungsspule, so ist, wie leicht ersichtlich sein wird, w_1 mit der halben Polzahl zu multiplizieren; besteht das Armatursystem aus N Phasenabteilungen, so ist rechts w_2 mit $\frac{N}{2}$ zu multiplizieren und es bedeutet w_2 die Windungszahl einer Phasenabteilung.

Aus der Gleichung (8), welche außer den Windungszahlen nur die Beobachtung der Kurve J_o voraussetzt, erhält man für jede Felderregung den Wert des Verhältnisses der gegenelektrmotorischen Kraft e zu der E. M. K. E der Dynamo für einen Belastungsstrom J , d. h. den prozentualen Spannungsverlust. Es ist:

$$\frac{e}{E} = \frac{J}{J_o} \text{ oder auch } \frac{e}{E} = \frac{J w_2}{i_o \cdot w_1} \cdot \frac{1.4 (1 + s_2)}{(1 - s_1) \sin \alpha} \quad \dots \quad (9)$$

d. h. e verhält sich zu E_1 wie der Belastungsstrom J zum Kurzschlussstrom J_o bei gleicher Erregung oder wie die Zahl der Ampérewindungen der Armatur zu denen des Feldes, multipliziert mit einem Faktor, welcher sich der Ordnung 1,4 nähern soll.

Es ist weiter dieser Faktor:

$$\frac{1.4 (1 + s_2)}{(1 - s_1) \sin \alpha} = \frac{i_o w_1}{J_o w_2} \quad \dots \quad (10)$$

Der Streuungsverlust s_1 ist bei Kenntnis der Hauptdimensionen der Dynamo leicht zu berechnen, so dass die Formel (10) den schwer zu berechnenden Wert von s_2 ergibt. Man berechnet für den magnetischen Stromkreis der Feld- und Armaturwindungen in bekannter Weise den totalen magnetischen Widerstand q aus den Einzelwiderständen der Luft und der Eisenkonstruktion bei den gewählten Sättigungen.

Bezeichnen wir die totale, von den Ampérewindungen des Feldes induzierte Kraftlinienzahl B , und die Polwechselzahl der Dynamo mit n , so gelten die bekannten Gleichungen:

$$E = \frac{B \cdot w_2 \cdot 2 \pi n}{1.4 \cdot 108} \quad \dots \quad (11)$$

$$1.2 \cdot i_o w_1 = B \cdot q (1 + s_1), \text{ also}$$

$$1 + s_1 = \frac{5.6 \cdot i_o \cdot w_1 w_2 n}{B \cdot q \cdot 108} \quad \dots \quad (12)$$

Andererseits ist aber für den Fall des Kurzschlusses:

$$J_o R = E, \text{ also} \\ R = \frac{12 \cdot w_2^2 \cdot n \cdot (1 + s_2)}{q (1 + s_1) (1 - s_1) \sin \alpha \cdot 108} \quad \dots \quad (13)$$

Diese letzte Gleichung zeigt die konstruktive Bedeutung des scheinbaren inneren Widerstandes R der Dynamo. R wächst mit der Periodenzahl und mit dem Quadrat der Windungszahl der Armatur. Mit höheren Sättigungen des Eisens nimmt R ab, da der magnetische Widerstand q wächst.

Durch diese Skizze glaube ich eine sehr bequeme, von mir selbst in einer Fülle von praktischen Fällen erprobte Methode angegeben zu haben, welche direkt Werte liefert, die eine exakte und einwurfsfreie Vergleichung und Diskussion von Alternatoren ermöglicht. Es lässt sich bei Kenntnis der beiden Charakteristiken für Leerlauf und Kurzschluss für jede Wechselstrom-Dynamo voraussagen, bis zu welchen Grenzen der Belastung, d. h. bis zu welchen Werten der Stromstärke und der Phasendifferenz zwischen Stromstärke und Klemmenspannung die Dynamo eine vorgeschriebene Klemmenspannung beibehalten kann.*

Das neue Fahrdienstreglement für die schweizerischen Normalbahnen.

Der schweizerische Bundesrat hat dem vom schweizerischen Eisenbahnverband vorgelegten „allgemeinen Reglement“

*) Eine theoretisch ausführlichere Erörterung dieses Aufsatzes wird demnächst in der E. T. Z. in Berlin erscheinen.

ment über den Fahrdienst auf ein- und doppelpurigen Normalbahnen“ seine Genehmigung erteilt. Dieses Reglement ist das Resultat mehrjähriger Arbeit der verschiedenen Kommissionen und Konferenzen des genannten Verbandes. Die letzte Umarbeitung erhielt dasselbe durch das admin. und techn. Inspektorat des schweizerischen Eisenbahndepartements und den von diesen Behörden veranstalteten Konferenzen mit den Vertretern der Eisenbahnverwaltungen.

Das neue Reglement ist bestimmt, das Fahrdienstreglement vom 1. Nov. 1880, das im Lauf der Jahre veraltet ist und vielfach den heutigen gesteigerten Anforderungen des Eisenbahnbetriebs nicht mehr entspricht, zu ersetzen.

Die mit dem 1. November dieses Jahres in Kraft tretenden Vorschriften erstrecken sich über folgende Abschnitte des Eisenbahnbetriebes:

I. Eisenbahnzüge und Fahrplan.

II. Anordnung und Bekanntgabe der Züge.

III. Zusammensetzung und Untersuchung der Züge.

IV. Belastung der Züge.

V. Bremsordnung.

VI. Zugführung und Fahrbericht.

VII. Zugförderung:

a) Allgemeine Vorschriften,

b) Besondere Vorschriften für die Dienstzüge und den Verkehr einzelner Wagen.

VIII. Verspätungen und Änderungen im Kurs der Züge.

IX. Fahrstörungen und Unfälle.

Es würde zu weit führen, auf die zahlreichen Neuerungen in der eigentlichen Betriebsaufführung einzutreten, die durch die neuen Vorschriften bedingt sind. Es sei jedoch erwähnt, dass in Zukunft die gezogene Last der Züge eine, im Verhältnis zu der als zulässig erkannten höchsten Beanspruchung der Kuppelungen der Fahrzüge stehende Einschränkung erfährt, indem folgende Maximal-Belastungen nicht überschritten werden dürfen:

Steigung %	Maximal-Belastung t	Steigung %	Maximal-Belastung t
3	800	25	260
4 1/2	640	27 1/2	240
10	530	30	230
12 1/2	460	32 1/2	210
15	400	35	200
17 1/2	350	40	180
20	320	45	160
22 1/2	290	50	140

Die Zahl der in einem Eisenbahnzuge zu bedienenden Bremsen ist sodann nicht mehr durch den Charakter dieses Zuges allein bestimmt, sondern durch die dem Zuge für die betreffende Strecke vorgeschriebene, höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit, welche Geschwindigkeit im Dienstfahrplanbuche jedem Zuge beizusetzen ist.

Die seinerzeit vom Bundesrat erlassenen Bestimmungen über die Durchführung der kontinuierlichen Bremsen, sind in dem Reglement weiter ausgeführt und das Verhalten beim Defektwerden der Bremse ist des näheren vorgeschrieben. Um die durchgehende Bremse bei möglichst allen personenführenden Zügen zur Anwendung bringen zu können, treten an Stelle der früheren „gemischten Züge“ die „Personenzüge mit Güterbeförderung“, während „Güterzüge mit Personenbeförderung“ nur noch ausnahmsweise vorkommen sollen. Die Bezeichnung: „Gemischter Zug“ kommt in dem neuen Reglement nicht mehr vor.

Wesentliche Änderungen sind an den Bestimmungen über die Anordnung und Verlegung von Zugskreuzungen getroffen worden und es versprechen sich die Bahnverwaltungen von der Neuordnung dieser Vorschriften eine wesentliche Erhöhung der Betriebssicherheit, die durch solche Kreuzungsverlegungen nicht selten gefährdet worden ist.

Mit der Genehmigung des Fahrdienstreglements hat der schweizerische Bundesrat eine Anzahl Vorschriften über die zulässige Maximalgeschwindigkeit der Züge erlassen und die Fahrgeschwindigkeit der Züge der schweizerischen Bahnen, spezielle Anordnungen bei Probefahrten vorbehalten, wie folgt normiert: