

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 49/50 (1907)
Heft: 18

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: 09.02.2026

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

INHALT: Die Verfahren der elektr. Bremsung von Seriemotoren für Gleichstrom und Wechselstrom bei elektr. Bahnen etc. (Schluss.) — Wettbewerb für neue Schulhäuser in Tavannes. — Eine moderne Schiffs-Verladeeinrichtung. (Schluss.) — Zweistufige und einstufige Wasserturbinen. — Miscellanea; Neue Schaufenster-Anordnung. Zum Schutz des Bundeshauses in Bern. Der elektrische Betrieb der Wengernalpbahn. Erhaltung

historischer und künstlerisch bedeutender Kunstdenkmäler in St. Gallen. Eidg. Polytechnikum. Talsperre im Radaune-Tal bei Prangschin. — Konkurrenz: Neues Rathaus in London. — Nekrologie: H. Walter. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein. Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauerer Quellenangabe gestattet.

Die Verfahren der elektrischen Bremsung von Seriemotoren für Gleichstrom und Wechselstrom bei elektrischen Bahnen und besonders bei elektrischen Bergbahnen.

Von Dr. W. Kummer, Ingenieur.

(Schluss.)

Die Wirkungsweise der Kurzschlussbremsung ist, wie oben bereits dargelegt wurde, für den Gleichstromseriemotor und den Wechselstromseriemotor insofern übereinstimmend, als in beiden generatorisch Gleichstrom erzeugt wird also die Motoren die Eigentümlichkeiten der Gleichstromseriegeneratoren erlangen. Für die Gleichstromseriegeneratoren der Praxis sind für den Bereich der kleinen Spannungen, wie sie bei der Kurzschlussbremung vorkommen, für die Betriebsfälle der konstanten Geschwindigkeit und des konstanten Drehmoments die Kurven der Abbild. 1 und 2 (S. 218) nicht mehr genügend zur Darstellung der massgebenden Verhältnisse. Diese sind nämlich in besonderer Weise beeinflusst durch Eigentümlichkeiten, die sich aus dem Verlauf der in den Abbildungen 1 und 2 vernachlässigte Magnetsierungskurve und aus dem Betrag des ebenfalls vernachlässigten elektrischen Widerstandes herleiten lassen. Zunächst ist festzustellen, dass eine Seriedynamo sich nur dann selbst erregt, wenn der Widerstand ihres Stromkreises niedrig genug ist, und sie ihre Erregung bei Änderung der Belastung wieder verliert, wenn der Widerstand des Stromkreises zu sehr ansteigt; jede Seriedynamo ist im fernern durch eine besondere kritische Stromstärke gekennzeichnet, unterhalb welcher sich ihr magnetisches Feld in einem labilen Zustand befindet. Diese Eigentümlichkeiten treten nun namentlich bei der Kurzschlussbremung sehr deutlich auf, während sie bei der Nutzbremsung und der Gegenstrombremung in praktisch zu vernachlässigendem Masse vorhanden sind. Für die Betriebsbedingungen der konstanten Geschwindigkeit und des konstanten Drehmoments wird nun, nach dem oben Gesagten, die Kurzschlussbremung nur oberhalb der kritischen Stromstärke, also auch nur oberhalb eines gewissen entsprechenden Bremsdrehmomentes befriedigend arbeiten. Für eine jede bestimmte Geschwindigkeit entspricht aber der kritischen Stromstärke ein bestimmter und dann ebenfalls kritischer Wert des Widerstandes des Stromkreises, welcher Widerstandswert dann nicht erreicht oder nicht überschritten werden soll. Es muss daher die Kurzschlussbremung prinzipiell mit Stromkreisen von möglichst kleinem Widerstand arbeiten, weshalb sie auch den Namen der Kurzschlussbremung erhalten hat. Aus der Forderung, dass

die Stromkreise der Kurzschlussbremung möglichst kleinen Widerstand enthalten sollen, erwachsen dann Komplikationen für die Bremsschaltungen mehrerer Motoren, wenn zudem die Anlasswiderstände der Motoren auch als Bremswiderstände Verwendung finden sollen; dabei sind dann Störungen durch die mit der Temperatur und andern äußeren Ursachen höchst variablen Übergangswiderstände der metallischen Kontakte von Leiterverbindungen, Schaltteilen usw. bei dem geringen Gesamtwiderstand der Bremsstromkreise nicht immer zu vermeiden. Die Forderung der geringen Widerstandswerte macht sich ferner unangenehm geltend für die zur Regelung auf konstante Geschwindigkeit oder konstantes Drehmoment notwendige, möglichst feine Abstufung der Bremswiderstände. Für die Kurzschlussbremung ist der Geschwindigkeitsbereich ein erheblich grösserer, als für die Nutzbremsung, jedoch versagt sie ohne Beifügen weiterer Hilfsmittel ebenfalls vor dem gänzlichen Stillstand. Für die Kurzschlussbremung mit gleichzeitig hohen Geschwindigkeiten und Drehmomenten nehmen die Eisenverluste in den Motoren die normalen, dem eigentlichen Motorbetrieb entsprechenden Werte an, für alle andern Fälle sind sie jedoch erheblich kleiner. Da nun die Kurzschlussbremung namentlich bei kleinen Geschwindigkeiten benutzt wird, so treten somit nur unbedeutende Eisenverluste und daher rührende Motorerwärmungen auf. Die Kurzschlussbremung ist bei Bergbahnen beliebt, weil sie gestattet, ohne Benutzung der Oberleitung und ohne irgend eine mechanische Abnutzung, eine vollkommene Dauerbremsung bei vollem Drehmoment auszuführen.

Die Verwendung besonderer Elektrizitätsquellen für die Fremderregung der auf Kurzschlussbremung arbeitenden Seriemotoren bedeutet eine Verbesserung der Bremsseinrichtung mit Rücksicht auf die Regulierbarkeit, welche Verbesserung jedoch durch eine nicht unerhebliche Mehrausstattung erkauft werden muss, ausser beim Wechselstrom, wo eine Erregung aus dem Transformator möglich ist.

Die Gegenstrombremung oder Rückstrombremung, bei welchem Verfahren im Falle von Gleichstrombetrieb der eigentliche und im Falle des Wechselstrombetriebs wohl immer der transformierte Netzstrom das bremsende Drehmoment hervorbringt, wobei dann der Effekt des als Generators arbeitenden Motors zugleich mit dem aus dem Netz entnommenen Effekt in Belastungswiderständen in Wärme umgesetzt wird, kann nun für die Bedingungen einer konstanten Geschwindigkeit und eines konstanten Drehmoments an Hand der Abbildungen 1 und 2 hinreichend genau beurteilt und besprochen werden. Ausser der, gemäss der gerade herrschenden Belastung, entsprechend dem Modul m variablen Wattkomponente der Motorspan-



Schaubild eines Teils der Häusergruppe beim Eingang.