

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 65/66 (1915)  
**Heft:** 13

**Artikel:** Erfahrungen mit Kugellagern im Betriebe der Rhätischen Bahn  
**Autor:** Guhl, A.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-32214>

### **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:** 16.01.2026

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

in Deutschland und Belgien verarbeitet. In ähnlicher Weise, und zwar in viel ausgesprochenerer Masse, macht sich der Kohlenmangel in Spanien und Schweden geltend, die nur etwa den zehnten, bzw. fünften Teil der geförderten Erzmenge selbst verhütten können. Die entgegengesetzten Verhältnisse zeigen sich hingegen in dem an Kohlen reichen Belgien, dessen Roheisenerzeugung etwa das fünfzigfache derjenigen erreicht, die der Verhüttung nur inländischer Erze entsprechen würde. In Oesterreich-Ungarn bewegt sich die Roheisenerzeugung ungefähr in gleicher Höhe wie in Belgien, wobei hier aber nur etwa 15% der verhütteten Erze aus dem Ausland stammen. Ein in der Eisenindustrie noch sehr entwicklungsfähiges Land ist Russland, dessen Roheisenerzeugung nicht weit hinter derjenigen Frankreichs steht. Besonders reich ist Russland, im Kaukasusgebiet, an den für die Stahlerzeugung als Hilfsmittel notwendigen Manganerzen. Eine einigermaßen nennenswerte Eisenerzförderung weisen noch folgende Länder auf: Kuba jährlich 1,4 Mill. t, Alger 1,36, Neufundland 1,0, China 0,7, Indien 0,59, Italien 0,58, davon 90% von der Insel Elba, und Griechenland 0,50 Mill. t. Für die Roheisenerzeugung ist von diesen Ländern nur Italien mit jährlich 0,38 Mill. t von etwelcher Bedeutung.

## Erfahrungen mit Kugellagern im Betriebe der Rhätischen Bahn.

Von A. Guhl, Maschinenmeister der Rhät. Bahn, Landquart.

Gestützt auf die guten Erfahrungen mit zwei versuchsweise mit Kugellagern ausgerüsteten Eisenbahnwagen, hatte die Verwaltung der *Rhätischen Bahn* beschlossen, für 253 neue, zwei- und vierachsige Personen-, Gepäck- und Güterwagen die ausschliessliche Verwendung von Kugellager-Achsbüchsen, System Schmid-Roost, vorzuschreiben. Da diese Wagen nun schon seit längerer Zeit in Betrieb stehen, dürften einige Mitteilungen über deren Verhalten von Interesse sein. Mit Rücksicht auf die jüngsten Veröffentlichungen in der „Schweiz. Bauzeitung“ über die in Frage kommenden Konstruktionen setzen wir diese als bekannt voraus<sup>1)</sup>.

Die vorerwähnten beiden Versuchswagen der Rh. B. wurden im August 1911 dem Betrieb übergeben. Es sind vierachsige Personenwagen, die ausser mit Doppelradiallagern noch mit Drucklagern zur Aufnahme der Axialdrücke versehen sind. Die mit der Schmierung und dem Unterhalt der Wagen und deren Lager beauftragten Bahnorgane hatten strenge Weisung, ohne Auftrag der Oberleitung diese Lager weder mit Oel zu versehen, noch sonst irgend etwas daran vorzunehmen. Ein speziell beauftragter Arbeiter hatte die Lager von Zeit zu Zeit nachzusehen und deren Befund zu melden. Als im April 1914 diese beiden Wagen zur allgemeinen Instandhaltung der Werkstätte zugewiesen werden mussten, hatten

werden. Das Stations- und Rangierpersonal begrüsst daher allgemein die Kugellager als eine Wohltat und Erleichterung. Andererseits aber muss strenge darauf geachtet werden, dass an allen stationierenden und im Freien stehenden Wagen die Handbremse angezogen sei, weil schon ein mässiger Windstoss imstande ist, ungebremste Wagen in Bewegung zu setzen. Auch im Verschiebedienst mit Lokomotiven muss auf das Vorhandensein von Kugellagerwagen geachtet werden, weil diese rascher in Bewegung und viel länger nicht zum Stehen kommen, als Wagen mit den gewöhnlichen Gleitlagern.

Ist der Zutritt von Staub und Wasser in die Achsbüchse und der Austritt von Oel gegen das Rad, sowie durch Poren im Stahlgussgehäuse und durch die Abdichtung des vordern Deckels verunmöglicht, so ist auch die Haltbarkeit des Schmiermittels eine unbegrenzte und die Wartung die denkbar einfachste. Anstände mit Kugellagern treten nur da auf, wo die Montierung der Lager, die zwar eine sehr einfache ist, mit Bezug auf Fernhaltung von Fremdkörpern oder Adjustierung der Achsschenkel eine wenig zuverlässige ist.

Ueber den *Anfahr- und Rollwiderstand* von Wagen mit und ohne Kugellager sind Präzisionsmessungen und Dauerversuche bei der Rh. B. noch nicht gemacht worden. Einfache Versuche in der Werkstätte auf horizontalem und geradem Geleise sind aber durchgeführt worden, worüber Folgendes zu erwähnen ist.

Für die Versuche wurden verwendet:

1. Zwei vierachsige Personenwagen gleicher Bauart, einer mit Kugellagern, der andere mit Gleitlagern versehen. Das Leergewicht des erstern beträgt 15 510 t, das des letztern 14 660 t, das Gewicht des belasteten Wagens beim erstern 20 610 t, beim letztern 19 760 t.

2. Zwei zweiachsige Güterwagen gleicher Bauart mit 6460 t Tara und 21 450 t Gewicht des belasteten Wagens.

Mit jedem Wagen sind leer und belastet je vier Messungen gemacht worden zur Bestimmung der Anzugskraft auf geradem, horizontalem Geleise; die nachstehend wiedergegebenen Zahlen bedeuten jeweils das Mittel aus den vier Messungen. Die Messungen zur Bestimmung der Anzugskraft wurden gemacht 1. unmittelbar nach dem Stillstand des Wagens, 2. nach einstäündigem Stillstand des Wagens, 3. nach dreistündigem Stillstand des Wagens. Die Temperaturen, die während den Messungen zwischen 5 und 15° C schwankten, kamen bei den Messungen nicht besonders zum Ausdruck, wohl aber bei den Gleitlagern der Umstand, ob die Messung sofort nach dem Stillstand oder später gemacht worden ist, und zwar in dem Sinne, dass die Anzugskraft grösser wurde, je länger der Wagen vorher in Ruhe war. Die Ergebnisse der Messungen gehen aus der folgenden Tabelle hervor.

Gleit- und Kugellager-Vergleichs-Versuche der Rhätischen Bahn	Vierachsiger Personenwagen						Zweiachsiger Güterwagen					
	leer			belastet			leer			belastet		
	a)	b)	$\frac{b}{a} =$	a)	b)	$\frac{b}{a} =$	a)	b)	$\frac{b}{a} =$	a)	b)	$\frac{b}{a} =$
	Kugellager	Gleitlager		Kugellager	Gleitlager		Kugellager	Gleitlager		Kugellager	Gleitlager	
Lagerdruck . . . . . kg/cm <sup>2</sup>	12,45	13,08	—	17,29	18,44	—	8,37	6,42	—	32,71	25,19	—
Anzugskraft in kg pro t Wagengewicht:												
Sofort nach Stillstand . . . . . kg	1,354	5,593	4,1	1,455	5,111	3,5	2,311	12,112	5,2	2,333	9,375	4,0
Nach 1 Stunde . . . . . kg	1,289	13,711	10,7	1,455	12,702	8,7	2,311	15,838	6,8	1,628	22,435	13,7
Nach 3 Stunden . . . . . kg	1,289	16,234	12,6	1,455	14,909	10,2	2,311	20,962	9,0	1,977	23,974	12,1

während 33 Monaten der eine von beiden 41 693 km, der andere 90 511 km im regelmässigen Betrieb zurückgelegt. Während dieser Zeit musste den Lagern nur ein einziges Mal etwas Oel zugeführt werden. Die beiden Wagen erfreuten sich infolge ihres leichten Ganges in kurzer Zeit besonderer Gunst beim Stations- und Rangierpersonal.

Die 253 neuen Wagen hatten bis zum 30. Juni 1914 rund 3 430 000 km zurückgelegt. Im Betrieb macht sich ihr leichter Gang besonders dadurch in vorteilhafter Weise bemerkbar, dass die Führung schwerer Züge möglich wurde und der Kohlenverbrauch sich verminderte. Auf den kleinern Stationen, wo keine Lokomotiven für den Verschiebedienst zur Verfügung stehen und die Wagen von Hand verschoben werden müssen, können die Verschiebe-Bewegungen auch schwer beladener Wagen in bedeutend kürzerer Zeit und mit viel geringerem Arbeitsaufwand durchgeführt

Die Ergebnisse dieser Versuche stimmen annähernd überein mit den an andern Orten erhaltenen. Es geht aus ihnen hervor, dass in Bezug auf die Kraftersparnis beim Anfahren das Kugellager dem bisherigen Gleitlager überlegen ist, und dass der Einfluss des Stillliegens auf den Anzugswiderstand eines Wagens mit Kugellagern ohne Bedeutung ist, während dieser Widerstand beim Gleitlager ganz beträchtlich zunimmt, je länger der Wagen stillsteht.

## Miscellanea.

**Lüftungsanlage des Alleghany-Tunnels der Virginia-bahn.** Der 1553 m lange, eingleisige Scheiteltunnel der Virginia-bahn in den Alleghany-Mountains, der eine Neigung von 12,2‰ und eine Profilfläche von rund 34 m<sup>2</sup> aufweist, hat an seinem östlichen, tiefer gelegenen Portal eine Lüftungsanlage erhalten, über die wir dem „Organ“ folgende Einzelheiten entnehmen. In

<sup>1)</sup> Vergl. Bd. LXIV, S. 145 (26. Sept. 1914) und S. 49 ffd. Bd. (30. Jan. 1915).