

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 89/90 (1927)
Heft: 8

Artikel: Versuche mit der Drolshammer-Güterzugbremse
Autor: M.W.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-41744>

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: 23.02.2026

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

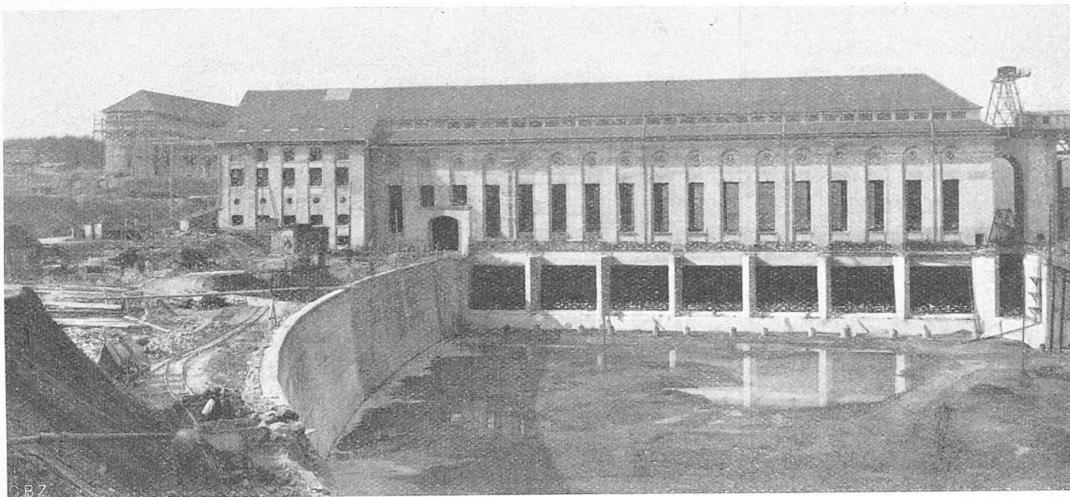


Abb. 46. Blick auf Einlaufbecken und Maschinenhaus. — Aufnahme vom 23. März 1920.

den hydraulischen Eigenschaften, sowie der einfacheren Aufbau gaben den Ausschlag zu Gunsten der vertikalachsigen Anordnung.

Die von der A.-G. der Maschinenfabriken Escher Wyss & Co. in Zürich (vier Stück) und der A.-G. der Maschinenfabrik von Th. Bell & Co. in Kriens (drei Stück) gebauten Turbinen sind für eine Leistung von 6000 PS bei 10,97 m und 5400 PS bei 10,1 m Gefälle bei je 83,4 Uml/min berechnet. Ihr Aufbau ist aus Abbildung 43 ersichtlich. Die feststehenden Teile der Turbinen stützen sich auf den kräftigen, vierteilig ausgeführten, festen Leitapparat, der mit seinem oberen und untern Tragring in der Betonkonstruktion der Einlaufspirale und des Saugrohrs verankert ist; die beiden Tragringe sind durch feste Leitschaufeln miteinander verbunden. Ueber dem festen Leitapparat ist ein, den Rand der Turbinenöffnung abschließender Kranz angeordnet, auf den sich ein sechsbeiniger Bock abstützt, der das Spurlager trägt und in dem auch das obere der beiden Führungslager der Turbinenwelle untergebracht ist. Der Deckel des 32 Schaufeln besitzenden Leitrades bildet den oberen Abschluss der Turbinenöffnung gegen den Zwischenboden; er trägt auf einer Rippenkonstruktion das untere Turbinenlager, sowie die Führungen für den Regulierring.

Das Turbinenlaufrad im Gewicht von rd. 20 t ist einteilig ausgeführt; es besitzt 15 Schaufeln aus gepresstem Stahlblech, die in Nabe und Kranz eingegossen sind.

Das Gewicht der rotierenden Teile der Turbine und des Generators wird vom Spurlager aufgenommen, das für einen Axialschub von 165 t berechnet ist, wovon 95 t vom Gewicht der drehenden Teile, der Restbetrag von hydraulischen Reaktionskräften herröhrt. Bei sämtlichen Turbinen ist das Spurlager als Gleitlager ausgeführt, das seinen Entlastungsöldruck selbst erzeugt. (Schluss folgt.)

Versuche mit der Drolshammer-Güterzugbremse.

Im März und April des letzten Jahres sind in Italien und in der Schweiz durch den Brems-Unterausschuss des Internationalen Eisenbahnverbandes (I. E. V.) die Güterzug-Bremsen der Bauarten Kunze-Knorr und Westinghouse sehr eingehenden Proben unterworfen worden. Das Material und Personal war für die Versuchszüge von den das betr. Bremssystem vorführenden Verwaltungen: von der Deutschen Reichsbahn bezw. den französischen Verwaltungen gestellt worden. Sodann wurden von diesem Unterausschuss die Bedingungen aufgestellt, denen eine durch-

gehende Güterzugbremse zu genügen hat. Diese Bedingungen sind inzwischen vom Internationalen Eisenbahn-Verband genehmigt worden; sodann wurde festgestellt, dass die Bremsen der vorgeführten Bauarten Kunze-Knorr und Westinghouse diesen Bedingungen genügen. Es bleibt nun noch einer andern Institution, der Internationalen

Kommission für Technische Einheit im Eisenbahnwesen, vorbehalten, in der auch die Regierungen der verschiede-

nen Länder vertreten sind, diese Bedingungen zu genehmigen.

Die Anerkennung der genannten Bremssysteme schliesst nun die Zulassung anderer Bremssysteme keineswegs aus. Selbstverständlich müssen aber auch alle andern Systeme in grundsätzlich gleicher Weise durch den erwähnten Brems-Unterausschuss einlässlichen Proben unterzogen werden, um festzustellen, ob sie den neuen Bedingungen entsprechen und mit den zugelassenen Bremsen Kunze-Knorr und Westinghouse zusammenarbeiten können.

Die Schweizerischen Bundesbahnen haben nun schon seit 1923 eine neue Bremse des norwegischen Ingenieurs Drolshammer in Erprobung. Inzwischen sind die Steuer-Ventile dieser Bauart derart ausgebaut worden, dass diese Bremse den schwierigen Anforderungen, die an eine internationale Güterzugbremse gestellt werden, entsprechen dürfte. Es wurde ein Versuchszug mit Drolshammer-Güterzugbremse ausgerüstet, der im August und September dieses Jahres durch den Brems-Unterausschuss des I. E. V. allen nötigen Proben unterworfen werden wird. Vorgängig dieser offiziellen Proben fanden Vorversuche statt mit Zügen verschiedener Zusammensetzung und zwar auf der Strecke Romanshorn-Frauenfeld und umgekehrt und auf der Gefällsstrecke Airolo-Biasca. Entsprechend den Bedingungen des offiziellen Programms wurden folgende Züge geführt:

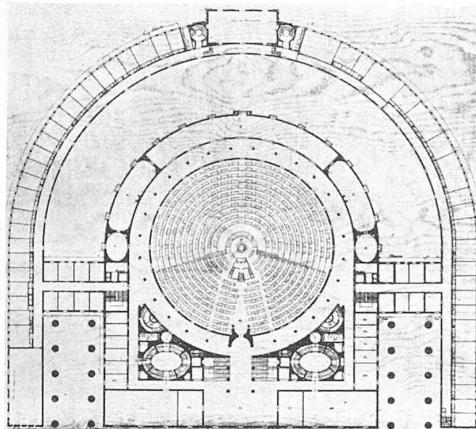
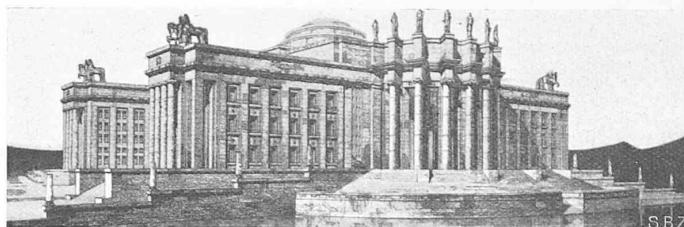
Romanshorn-Frauenfeld und umgekehrt. Leerzüge von 148 Achsen mit verschiedenen Bremsprozenten, teilweise beladene Züge von 148 Achsen und rund 1240 t Gewicht (ohne Lokomotive) mit verschiedener Verteilung der Last und der Bremsprozente.

Airolo-Biasca. Teilweise beladener Zug von 148 Achsen und rund 1240 t Gewicht mit verschiedenen Bremsprozenten; vollbeladener Zug (rund 1540 t) von 104 Achsen (bis Bellinzona und zurück nach Biasca) — Gemischter Zug, 142 Achsen, 1240 t mit Westinghouse-Güterzugbremse (französische Wagen) im vordern und Drolshammerbremse im hintern Zugteil. Gemischter Zug, 142 Achsen, 1230 t mit Drolshammerbremse im vordern und Kunze-Knorr-G-Bremse (deutsche Wagen) im hintern Zugteil.

Biasca-Bellinzona und umgekehrt. 47 Achsen Personenzugbremse (Westinghouse - Schnellbremse) und am Schluss 12 Achsen mit Drolshammer-Güterzugbremse.

Die Fahrten im Gefälle wurden programmgemäß z. T. mit verschiedenen Halten und Geschwindigkeiten, z. T. mit gleichmässiger Geschwindigkeit ohne Anhalt bis unterhalb Giornico ausgeführt. Alle diese Vorversuchsfahrten nahmen einen recht befriedigenden Verlauf.

Die offiziellen Versuche haben am 16. August in Biasca begonnen, und zwar wurden vorerst Versuche am stehenden Zug ausgeführt (u. a. Messung der Durchschlagsgeschwindigkeit, Beobachtung der Abstufbarkeit, Messung der Klotzdrücke). Hernach finden bis Ende August Fahrten



Entwurf Nr. 372 (2. Rang) Arch. W. Olsson (Stockholm).

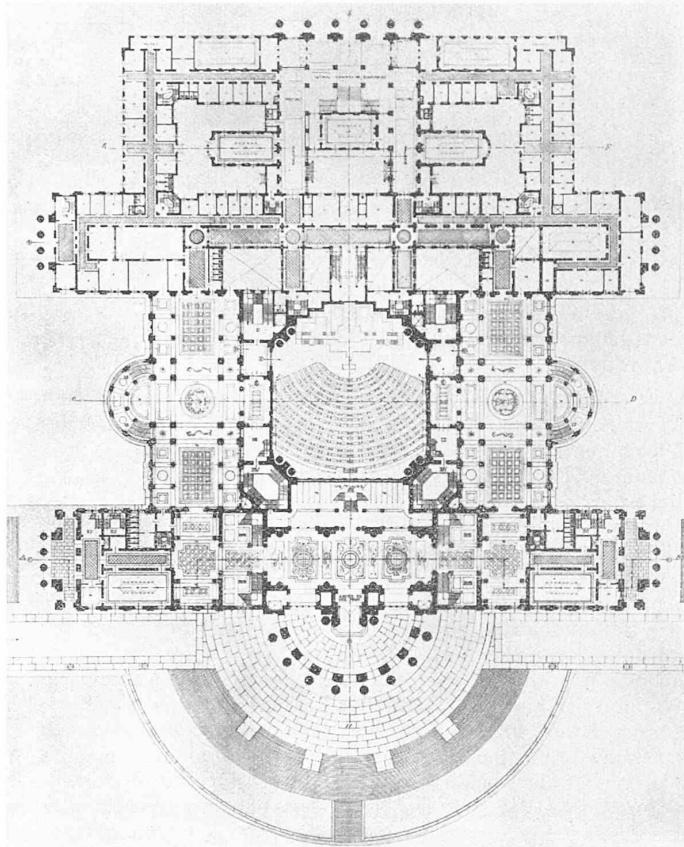
Sämtliche Grundrisse (wie obige Fassade) 1 : 200.
Seeseite jeweils unten.

auf der Strecke Airolo-Biasea (zum Teil bis Bellinzona) statt. Weil in der Schweiz keine geeigneten Strecken zur Verfügung stehen für die Vorführung so langer Züge (bis 200 Achsen, Länge einschliesslich Lokomotive etwa 930 m!), finden die weitern Versuchsfahrten in der Ebene auf der P. L. M.-Strecke Corbeil-Montereau (vom 12. bis 20. September 1927) statt.

Im Versuchszug sind u. a. eingereicht ein Messwagen (Dynamometerwagen) am Zugschluss und drei (beziehungsweise zwei) Beobachtungswagen. Diese sind mit Manometern und Amsler'schen Registrierapparaten ausgerüstet zur Aufnahme der Drücke in den verschiedenen Räumen des Bremsapparates, mit Telephon und akustischen Apparaten, die die Füll- und Bremsstellung des Führer-Bremsventils anzeigen und mit sogenannten Kugelapparaten, die die Stöße nach vorn und hinten angeben. Im Messwagen werden auch die Geschwindigkeit, ferner die Bremsmarken registriert. Es besteht eine von der Lokomotive bis zum Schlusswagen durchgehende Telephon-Verbindung mit Einbezug der erwähnten akustischen Apparate. Die erwähnten drei Beobachtungswagen sind in zuvorkommender Weise von den französischen Bahnverwaltungen zur Verfügung gestellt worden.

Auf eine Beschreibung der Drolshammerbremse muss z. Z. verzichtet werden; es seien nur folgende besondere Merkmale erwähnt: Die Bremse ist beim Bremsen und Lösen abstuflbar und zwar bis zum Volldruck, auch bei Anwendung eines zweiten Zylinders (Last-Abbremsung). Der Hilfsluftbehälter wird direkt aus der Leitung nachgespiesen, der Druck in diesem Behälter kann also nie kleiner sein als der Leistungsdruck. Geringe Luftverluste im Zylinder werden selbsttätig vom Hilfsluftbehälter aus durch das Steuerventil ersetzt. Der Druck im Bremszylinder ist proportional der Druckverminderung in der Leitung und unabhängig von der Grösse des Kolbenhubes (ausgenommen bei Vollbremsung mit Druckausgleich zwischen Hilfsluftbehälter und Bremszylinder).

Diese Bremse ist zufolge ihrer guten Abstuflbarkeit beim Bremsen und Lösen und wegen ihrer Uner schöpflichkeit für Gefällstrecken besonders geeignet. M. W.



Entwurf Nr. 117 (1. Rang) Architekten C. Broggi, G. Vaccaro und L. Franzi (Rom).

Zum Ergebnis des Wettbewerbs für das Völkerbund-Gebäude in Genf.

(Schluss von Seite 88)

Auch von den Monumental-Projekten haben einige die skizzierten Schwierigkeiten der Situation erfasst, und infolgedessen darauf verzichtet, ihr Gebäude mit der Umgebung überhaupt in Beziehung zu setzen. Es sind jene, die ihre Baumasse als abstrakten Gegenstand, als plastisches Denkmal ausbilden, das man ohne die geringste Änderung irgendwo anders genau so gut hinsetzen könnte, also wie einen Tafelaufsatz oder einen Briefbeschwerer. Zu dieser Art Architektur gehören die prämierten Projekte Putlitz, Klophaus und Schoch (Nr. 298, S. 105), Boni und Boari (Nr. 128), C. M. T. William Olsson (Nr. 372) und jenes unprämierte deutsche, das den grossen Saal in einer gigantischen Kugel von 85 m Durchmesser unterbringt, die auf einem kleinen Untersatz balanciert, sodass das Ganze aussieht wie eine riesige Montgolfière mit Korb¹). Projekte, die ein Aeusserstes an Monomanie und krampfhafter Verschlossenheit darstellen, unabhängig davon, wie sie dann im Einzelnen ausgestattet sind.

Ob man diese Auffassung billigen will, ist eine Frage der innern Einstellung zum Völkerbund, und da scheint

¹) Vgl. F. M. Osswald, Abb. 18, Seite 61 (30. Juli 1927).