

22/IX 1917

186

(Eine epochemachende Neuerung im Eisenbahnbetrieb.) Seit zehn bis zwölf Jahren befaßt sich der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen mit der Frage, auf welche Weise die großen Vorteile der durchlaufenden, selbsttätigen Bremse auch langen Güterzügen zugewendet werden könnten, wodurch einerseits der Lokomotivführer die Herrschaft über den Zug ganz in seine Hand bekäme, andererseits eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit durch Verkürzung des Bremsweges, jedoch ohne Gefährdung der Betriebssicherheit ermöglicht würde. Diesen Bedingungen vermochten die bisher bekannten Schnellbremsen wegen der großen Länge der Güterzüge und ihrer losen Kuppelung nicht zu entsprechen. Mit der bisherigen automatischen Zugsbremse ist es nämlich nicht möglich, bei langen Zügen alle Wagen derart gleichzeitig und gleichmäßig zu bremsen, als dies die Betriebssicherheit erfordern würde. Die eine Hauptanforderung, die man an eine automatische Güterzugsbremse stellen muß, ist daher die, daß sie alle Wagen eines 150 bis 200 Achsen führenden Zuges möglichst gleichzeitig und vermöge des allmählichen Anstiegens der Bremskraft auch gleichmäßig fahrt. Eine weitere wichtige Anforderung ist die, daß die Kraft der Bremse verschieden eingestellt werden könne, je nachdem der Wagen leer oder beladen ist. Schließlich soll ein stufenweises Lösen der Bremsung möglich sein, wie es zum gleichmäßigen Befahren von Gefällen notwendig ist. Auf diese drei hauptsächlichsten Erfordernisse hin wurden von seiten der königlich preussischen Eisenbahnverwaltung schon seit Jahren mit einer neuen automatischen Bremse, System Knorr, Versuche angestellt, die in Anbetracht der hohen Wichtigkeit der Sache auch während des Krieges nicht ruhen und über Initiative des preussischen Eisenbahnministeriums, im Einvernehmen mit der ungarischen und der österreichischen Regierung am 12. d. zum Abschluß gebracht wurden. Zu diesen Versuchen stellte die deutsche Eisenbahnverwaltung einen Güterzug zu 200 Achsen zur Verfügung, mit dem erst am Arlberg, bei einem Gefälle von zirka 30 pro Mille und sodann vom 4. bis 12. September auf der Flachbahnstrecke Szöllös—Galántha, im Beisein der Vertreter der deutschen, ungarischen und österreichischen Eisenbahnverwaltungen und der Direktoren Bielmetter und Hildebrand der Knorrbremse-A.-G. kommissionelle Probefahrten veranstaltet wurden. Das Ergebnis derselben war, wie man uns mitteilt, ein derart günstiges, daß der allgemeinen Einführung der neuen Knorrbremse in den genannten Staaten technisch nichts mehr im Wege steht. Die wirtschaftliche Bedeutung dieser — nach Ansicht hervorragender Sachmänner — epochemachenden Neuerung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ist vorderhand noch gar nicht abzusehen. Die königlich preussische Eisenbahnverwaltung hat berechnet, daß die Kosten der Investition schon in den ersten neun Jahren allein nur durch die Ersparnisse an Gehältern für die entbehrlich werdenden Angestellten amortisiert werden und im zehnten Jahre, bei einem normalen Verkehr, schon mit einem Gewinn von 60 Millionen Mark zu rechnen ist. Der größte wirtschaftliche Vorteil der neuen Bremse liegt jedoch in der nunmehr möglichen Verdoppelung der Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge, wodurch ohne Erweiterung der Bahnanlagen oder Vermehrung der Betriebsmittel, ja sogar mit weniger Personal, eine bedeutend erhöhte Leistungsfähigkeit erzielt wird, ferner in der erhöhten Betriebssicherheit, daher Verhütung von Materialschäden und deren Millionenkosten, sowie schließlich in der durch die Verbilligung des Betriebes möglich werdenden Ermäßigung der Tarife.

E.