

NDB-Artikel

Heberlein, Jakob Eisenbahn-Maschinenmeister, * 1.4.1825 Roth bei Nürnberg, † 11.1.1881 München. (lutherisch)

Genealogie

V Joh. Andreas († 1849), Kunstdrechsler, S d. Kupferschmiedemeisters Joh. Adam in Gunzenhausen;

M Elisabeth Helene (* 1786), T d. Gg. Frdr. Finsterer, Magistratsrat u. Färbermeister in R., u. d. Helena Barbara Spelter aus Windsbach.

Leben

H. erlernte das Drechslerhandwerk, ehe er 1844 in die Maschinenfabrik Schweizer in Mannheim eintrat. Dort hatte er Gelegenheit, auch eine technische Lehranstalt zu besuchen. Nach einer kurzen Tätigkeit in Fürth ging H. zur Lokomotivfabrik Maffei nach München. 1848 trat er in den Werkstättendienst der Bayerischen Staatseisenbahnen ein. 5 Jahre später wurde er Lokomotivführer und 1860 Obermaschinenmeister. Als Abteilungsmaschinenmeister 1865 nach Salzburg versetzt, kehrte er 1870 als Betriebsmaschinenmeister nach München zurück. Im Kriege 1870/71 war H. Obermaschinenmeister bei der Eisenbahn-Betriebskommission I in Straßburg. Den Posten eines Leiters des maschinentechnischen Dienstes der neugegründeten Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen lehnte er ab.

Außer durch eine Lafettenbremse, die viel bei schweren Festungsgeschützen angewandt wurde, ist H. besonders durch seine Eisenbahnbremse bekannt geworden. 1856 erhielt er ein bayerisches Patent auf eine Bremsenkonstruktion, „der das Princip zu Grunde liegt, die lebendige Kraft des in Bewegung befindlichen Eisenbahnzuges zur Erzeugung des zum Bremsen erforderlichen Widerstandes zu benutzen“. Eine Reibrolle wird zum Bremsen mit einer auf die Achswelle aufgekeilten Scheibe in Verbindung gebracht; die Reibrolle wickelt dabei eine Kette auf und zieht damit die Bremsklötze an die Räder an. Durch ein über die Wagendächer geführtes Seil, das mit einem Haspel auf der Lokomotive oder im Packwagen angezogen oder nachgelassen werden kann, konnten die Bremsen des ganzen Zuges von einem Mann bedient werden. Reiß bei einer Zugtrennung das Seil, so traten die Bremsen in Tätigkeit. Die Heberleinbremse war somit, genau wie die späteren Druckluftbremsen, durchgehend und selbsttätig. Sie wurde für alle Reisezüge der Bayerischen Staatsbahn eingeführt. Wenngleich sie dort durch die Druckluftbremse von Westinghouse später wieder verdrängt worden ist, hat sie sich auf Neben-, Schmalspur- und Kleinbahnen vereinzelt noch bis in unsere Zeit hinein gehalten.

Literatur

Kunst- u. Gewerbe-Bl. f. d. Kgr. Bayern, 1857, Nr. 8 u. 9;

Glasers Ann. 8, 1881, S. 230.

Autor

Erhard Born

Empfohlene Zitierweise

, „Heberlein, Jakob“, in: Neue Deutsche Biographie 8 (1969), S. 171
[Onlinefassung]; URL: <http://www.deutsche-biographie.de/>

02. Februar 2024

© Historische Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften
