

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 14/15 (1881)  
**Heft:** 23

## Sonstiges

### 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:** 11.02.2026

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

Zu bemerken bleibt, dass in obiger Summe die Mobiliaranschaffungen nicht enthalten sind. Für letztere wurden im Ganzen Fr. 18 000 verausgabt.

### Continuirliche Bremsen.

Wir haben schon wiederholt darauf hingewiesen, dass seit einiger Zeit im Auslande mehr für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes gethan werde, als bei uns in der Schweiz. Diese Thatsache tritt noch mehr hervor, wenn man bedenkt, dass unsere Bahnen wegen der bedeutenden Steigungen, der zahlreichen und engen Curven und der kurzen Entfernung der Stationen schwieriger zu betreiben sind, als eine grosse Zahl der ausländischen.

Eines der hervorragendsten Mittel zur Erhöhung der Betriebsicherheit besteht in der Ausrüstung der Züge mit *continuirlichen Bremsen*. Da diese außerdem eine Reduction des Zugspersonals, also einen ökonomischeren Betrieb gestatten, liegt ein Grund mehr vor, deren Einführung zu befürworten.

Früher konnte geltend gemacht werden, dass alle die verschiedenen Bremssysteme, wie Achard, Hardy, Heberlein, Sanders, Steel, Westinghouse und Andere sich mehr oder weniger im Versuchsstadium befinden und die finanziellen Mittel mancher Bahn es nicht erlauben, an zeitraubenden und kostspieligen Versuchen theilzunehmen. Diese Periode ist vorüber; sie dürfte für einmal sogar einen officiellen Abschluss erhalten durch ausgedehnte Versuche, welche *Preussen* demnächst mit allen bis jetzt bewährten Bremssystemen vornehmen wird.

Wir haben versucht, die Zahl der Ende 1880 mit continuirlichen Bremsen ausgerüsteten Fahrzeuge zu ermitteln, konnten aber nur über zwei Systeme etwas vollständigere Resultate aufstreben. Die Zahlen der beistehenden Tabelle haben daher nur insofern Anspruch auf Richtigkeit, als die Zahl der wirklich mit continuirlichen Bremsen ausgerüsteten Locomotiven und Wagen eine bedeutend grössere ist.

Immerhin lassen auch die gefundenen Zahlen schon auf ein ausgedehntes Feld von Erfahrungen schliessen und bieten einerseits Gewähr für eine bereits vollzogene, praktische Durcharbeitung des Princips nach verschiedenen Richtungen; anderseits legen sie Zeugniß ab für die damit verbundenen Vorzüge.

Noch besitzt die Schweiz keinen einzigen Zug mit continuirlichen Bremsen und doch ist sicher, dass sowohl das schweiz. Eisenbahndepartement, im wohlverstandenen Interesse der Bahnen und des Volkes, seit geraumer Zeit Anstrengungen macht, denselben Eingang zu verschaffen, als auch die Maschinentechniker deren Wichtigkeit vollauf zu würdigen wissen. Wir sind auch überzeugt, dass sobald ein Anfang in dieser Richtung gemacht und dadurch allen Interessenten Gelegenheit geboten ist, sich selbst von den Vorteilen zu überzeugen, man allgemein sich anstrengen wird, einem Fortschritte Eingang zu verschaffen, dem man schon zu lange die verdiente Anerkennung vorenthalten hat.

Zusammenstellung der mit continuirlichen Bremsen ausgerüsteten Locomotiven und Wagen:

Länder	Locomotiven			Wagen		
	im Ganzen	mit continuirlichen Bremsen	%	im Ganzen	mit continuirlichen Bremsen	%
Deutsches Reich . . .	10 294	103	1	228 197	255	0,1
Oesterreich-Ungarn . . .	3 356	160	5	79 033	360	0,5
Belgien . . . . .	1 521	221	15	46 613	1 281	3
Frankreich . . . . .	6 407	1 014	16	179 915	5 334	3
Italien . . . . .	1 311	2	0,2	26 095	6	0,02
Niederlande . . . . .	332	32	10	7 534	166	2
Schweiz. . . . .	517	—	—	9 758	—	—
England a. 1. Jan. 1880	13 174	1 640	13	407 949	9 306	2
Vereinigte Staaten von Nordamerika . . . . .	circa 20 000	4 651	23	?	15 891	?
Zusammen . . . . .	56 912	7 823	14	32 599		

### Miscellanea.

**Eidgenössisches Polytechnikum.** In einer vom 24. Mai a. c. datirten Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung wird beantragt, den Credit des Polytechnikums anstatt bloss um 77 000 Fr., wie in der Botschaft vom 13. September 1880 vorgesehen war, um 100 000 Fr. zu erhöhen, wodurch der Jahresbeitrag des Bundes an die polytechnische Schule im Ganzen auf 447 000 Fr. zu stehen kommen würde.

**Concurrenzen.** Die Baucommission der Stadt Sofia in Bulgarien schreibt unter dem 20. Mai eine Concurrenz für Entwürfe zum Bau eines Krankenhauses mit 200 Betten Belegram in Sofia aus. Es sind drei Preise fixirt und zwar: Erster Preis 2000 Fr., zweiter und dritter Preis je 1000 Fr., Programm und Situationsplan können bezogen werden bei Gebrüder E. Panizza, Wien I, hoher Markt 11. Pläne und Kostenüberschläge sind bis längstens 27. Juni 1881 an den „Conseil médical à Sofia“ einzusenden.

Es scheint, dass man keine einlässlichen und durchdachten Arbeiten erwartet, da der Termin so ausserordentlich kurz angesetzt wurde.

**Georg Stephenson.** Am 9. Juni dieses Jahres werden 100 Jahre verflossen sein, seit Georg Stephenson, einer der grössten Männer aller Zeiten, der Erfinder der Locomotive, geboren wurde.

**Verkehrswesen in Bayern.** Die Leitung der Bauabtheilung der bayerischen Generaldirection der Verkehrsanstalten, welche seither der kürzlich in den Ruhestand getretene Eisenbahndirector *Hr. v. Röckl* führte, ist dem bisherigen General-Directionsrath, *Hrn. Schnorr von Carolsfeld*, übertragen worden.

**Die Rappoltsweiler Strassenbahn.** Die „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“ bringt in ihrer Nummer 41 eine Beschreibung der von der Locomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur erbauten und unter der Leitung des Ingénieur *Single* in Strassburg stehenden schmalspurigen Strassenbahn, welche die Stadt Rappoltsweiler mit dem  $4\frac{1}{2}$  km entfernten Bahnhofe verbindet.

### Literatur.

**Karmarsch und Heeren's technisches Wörterbuch.** 3. Auflage, ergänzt und bearbeitet von Kick und Gintl. Prag, Verlag von A. Haase. Preis pro Lieferung 2 Mark.

Von diesem schon mehrfach rühmend in unserer Zeitschrift erwähnten Werke sind neuerdings 2 Lieferungen, Nr. 43 u. 44, erschienen. Besonders reich sind darin die Artikel: Lager, Lampen, Landwirthschaft, Kupfer, Kupferdruck und Kuppelungen bedacht.

Redaction: A. WALDNER,  
Claridenstrasse Nr. 885, Zürich.

### Vereinsnachrichten.

**Gesellschaft ehemaliger Studirender  
der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.**

### Stellenvermittlung.

#### Offene Stellen.

#### Emplois vacants.

Auf das Bureau eines Civil-Ingenieurs wird für bautechnische Arbeiten ein junger Baumeister oder Ingenieur gesucht, welcher die vorkommenden Projekte (namentlich für Hochbauten) selbstständig ausarbeiten, eventuell deren Ausführung besorgen kann (229).

#### Gesucht:

Zwei Ingenieurpracticanten für die Bahnerhaltung in Ungarn. Dieselben erhalten vorerst im Centraldienst Verwendung, sodann auch zeitweilig beim Streckendienst und bei allfälligen Bauten. Vollständige Kenntniss der ungarischen Sprache in Wort und Schrift ist erforderlich. Der Anmeldungszeitraum ist bis Ende Mai verlängert worden (230).

Gesucht: Ein Maschineningenieur nach Warschau, mit guter Bezahlung. Derselbe soll theoretisch und praktisch bewandert sein im Bau der Dampf- und Wassermotoren, sowie im Mühlenbau (232).

Eine grosse Maschinenfabrik Süddeutschlands sucht einen im Bau von Wassermotoren und Transmissionen erfahrenen Ingenieur (234).

Un entrepreneur en France cherche un jeune ingénieur actif pour lui aider à surveiller ses travaux. Il sera chargé de tous les métrés et doit parler et écrire la langue française correctement (236).

Gesucht: Ein junger Ingenieur für Ausarbeitung eines Eisenbahn-projects (237).