

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 7/8 (1886)  
**Heft:** 10

## 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:** 21.02.2026

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

## Patentliste.

Mitgetheilt durch das Patent-Bureau von *Bourry-Séquin* in Zürich.

Fortsetzung der Liste in No. 2, VIII. Band der „Schweiz. Bauzeitung“ Folgende Patente wurden an Schweizer oder in der Schweiz wohnende Ausländer ertheilt:

## 1886 im Deutschen Reiche

- Juni 2. Nr. 36 211 Escher Wyss & Co., Zürich: Turbine mit schalenartigen Schaufeln und mit tangentialem Einlauf.  
 " 9. " 36 256 N. Livschitz, Zürich-Oberstrass: Electrische Bogenlampe.  
 " 9. " 36 277 B. Stauffer, Bern: Feuerrost mit Luftvorwärmtrichter.  
 " 9. " 36 306 Ch. Joss, Genf: Bohrratsche.  
 " 16. " 36 347 J. Meyer-Fröhlich, Basel: Schlittenbremse für Eisenbahnfahrzeuge.  
 " 23. " 36 424 A. Klose, Rorschach: Curvelocomotive.  
 " 23. " 36 439 H. Maey, Zürich: Neuerung an Klotzbremsen.  
 " 30. " 36 550 Ch. E. L. Brown, Oerlikon: Electromagnetischer Regulator für electrische Apparate und Motoren.

## 1886 in Italien

- Februar 17. Nr. 19 524 J. J. A. Aubert, fils, Lausanne: Compteur d'électricité.  
 " 18. " 19 532 L. Béguelin, Tramelan: Nouveau système de montre universelle, dite: Montre sphéromètre.  
 " 20. " 19 534 Ehrenzeller-Hoegger, St. Gall: Fabrication d'un nouveau feston brodé à la mécanique, dit: Feston à perles.  
 " 27. " 19 576 K. Stahl, Zurich: Nouvel attelage de sûreté pour voitures de chemin de fer.  
 März 11. " 19 640 J. S. Billwiller, St. Gall: Procédé à tanner les peaux.  
 " 13. " 19 634 R. P. Pictet, Genève: Perfectionnements dans les machines frigorifiques.  
 " 17. " 19 637 O. Meister: Procédé de fabrication des extraits tanniques.  
 " 18. " 19 661 F. Funck, Chaux-de-fonds: Appareil à rincer les bouteilles, cruches et verres.  
 " 19. " 19 660 F. Funck, Chaux-de-fonds: Machine à brosser les bouteilles.  
 " 27. " 19 715 Escher Wyss & Co., Zurich: Macchina per tagliare la carta per il lungo, di traverso e per isbieco.  
 " 29. " 19 730 T. Bühlmann, Mullheim: Nouvel appareil servant au nettoyement et à la séparation des semoules et de la folle farine dans les moulins.  
 April 20. " 19 805 G. Daverio, Zurich: Perfectionnements apportés aux cribles pour machines à nettoyer les gruaux.  
 " 20. " 19 806 G. Daverio, Zurich: Procédé et appareil servant au refroidissement des cylindres des moulins à cylindres.

## Correspondenz.

An die Redaction der „Schweiz. Bauzeitung“.

Gestatten Sie mir in Ihrem Blatte die Wiederholung einer Anregung, die bisher nicht beachtet worden ist. Sie betrifft die Sicherheitsvorrichtungen bei den Personenzügen.

Da es trotz aller Massnahmen, wie die Erfahrung zeigt, nicht gelungen ist, bei den Eisenbahnzügen Entgleisungen und Zusammenstöße zu verhüten, sollte man darauf Bedacht nehmen, das Leben und die Gesundheit der Passagiere bei solchen Unfällen möglichst zu schonen.

Aus den Berichten über solche Unfälle geht, trotz ihrer bekannten Dürftigkeit, weil man sie der Öffentlichkeit vorzuenthalten sucht,\*) hervor, dass die Verheerungen ungleich grössere Dimensionen als früher angenommen haben.

Der Grund liegt darin, dass bei der Vergrösserung der Geschwindigkeit der Personenzüge im Allgemeinen und der damit verbundenen Zunahme der lebendigen Kraft die Puffervorrichtungen, statt wie zu erwarten war, verstärkt, verschwächt worden sind, dagegen die Kuppelungen, wahrscheinlich im Interesse für die Normalien, verstärkt worden sind.

In gleicher Weise wie die Personenwagenfedern für die grössere Geschwindigkeit, im Interesse für die Sicherheit, anders als die Güterwagenfedern konstruiert werden, sollten auch deren Puffervorrichtungen widerstandsfähiger als bei Güterwagen sein, während sie im Allgemeinen bei allen Fahrzeugen gleich sind.

Man braucht nun nicht Techniker zu sein, um einzusehen, dass wenn die Puffervorrichtungen bei den Güterwagen entsprechen, sie nothwendigerweise für die schweren und schnell gehenden Personenwagen, geschweige für die Locomotiven, ungenügend sein müssen, wodurch nicht nur Unfälle hervorgerufen werden, sondern die Folgen derselben sich vergrössern.

Die jetzigen stählernen Pufferfedern sind an sich zu schwach, erlahmen leider bald und dienen dann mehr als Decorations- denn als Sicherheitsobjekte. Die Frage, ob es erforderlich war auch die Kuppelungen der schnell gehenden Personenwagen zu verstärken, kann ich hier nicht erörtern. Soviel steht fest, dass in der Regel bei Unfällen durch den Bruch der Kuppelungen das Unglück abgeschwächt wurde. Wenn nun durch die Verstärkung der Kuppelungen dem Brechen nicht Einhalt gehalten ist, so hat diese Massnahme für den Betrieb wenig Werth, dagegen ist sie bei Unfällen schädlich, weil durch die grössere Widerstandsfähigkeit mehr Objecte in den Bereich der Zerstörung gezogen werden.

Nach einem mir vorliegenden Bericht ist durch den Bruch der Kuppelung, zwischen der Locomotive und den Wagen, bei der Entgleisung in Düringen grösseres Unglück verhütet worden. Die Personenzüge zu überlasten und das Gefälle zur Einholung der verlorenen Fahrzeit zu benützen, verstösst gegen die Sicherheit; schaudererregend sind die Folgen bei einem Unfalle auf dem Gefälle, weil dann nicht nur die Puffervorrichtungen, sondern gewöhnlich auch die Bremsen unzureichend sind. Für solche Züge sollte die Geschwindigkeit verringert werden. Bauen wir vor, bevor es zu spät ist.

Zürich, den 31. August 1886.

Maey.

\*) Bei der Reihe von Unglücksfällen, welche in letzter Zeit auf unseren schweizerischen Eisenbahnen vorgekommen sind, darf die Frage gerechtfertigt erscheinen, ob das eidg. Post- und Eisenbahndepartement, das über einen Stab von Eisenbahntechnikern verfügt, nicht daran denkt, ähnlich wie dies anderwärts, namentlich in England geschieht, einen amtlichen Bericht über jeden Unfall zu veröffentlichen. Gegenüber den Darstellungen in der Tagespresse, welche, meistens von Nichttechnikern herrührend, nicht immer genau sind, hätte eine solche *amtliche* Darstellung vor Alem den Vortheil das Publicum über den Vorgang aufzuklären und unrichtige Urtheile nicht aufkommen zu lassen. Den Eisenbahngesellschaften und ihrem Personal gegenüber hätte aber eine öffentliche Darlegung allfällig begangener Fehler den unbestreitbaren Werth, dass dieselbe eine wiederholte Mahnung zur Beobachtung grössstmöglicher Sorgfalt im Betrieb und Unterhalt der Bahn bilden würde. Eine sachliche Beschreibung der Unglücksfälle würde weit mehr, als alle Erlasse und Rundschreiben zu umsichtigstem Betrieb und zur raschen Entfernung bestehender Uebelstände anspornen; das weiss man in England sehr wol und daher röhrt die umfassende Publicität, welche das „Board of trade“ jedem einzelnen Unfall zu Theil werden lässt. Die Red.

Redaction: A. WALDNER

32 Brandschenkestrasse (Selinau) Zürich.

## Submissions-Anzeiger.

Termin	Behörde	Ort	Gegenstand
6. Septbr.	Baureferent Walch	Wilchingen (Ct. Schaffhausen)	Herstellung des Cementbodens im Schlachthaus.
10. "	Direction der öffentlichen Arbeiten	Zürich	Waschhaus für das Cantonsspital in Winterthur.
11. "	Cantonsbauamt	Bern	Spengler- und Dachdecker-Arbeiten für das Gefängniss in Biel.
19. "	Gemeinderaths-Kanzlei	Entlebuch (Ct. Luzern)	Hydranten-Leitung.
30. "	Direction der Jura-Bern-Luzern-Bahn (Director Lommel)	Bern	Arbeiten für die Herstellung des Unterbaues der II., III. und IV. Arbeitsloose der Strecke Brienz-Alpnachstad der Brünigbahn.