

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 19/20 (1892)  
**Heft:** 24

## **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:** 13.01.2026

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

bergischen Staatseisenbahnen will auf einem im Nordosten von Stuttgart gelegenen dreieckigen Gelände, das in Baublocks eingetheilt ist, Gebäude für 480 bis 500 Familienwohnungen errichten, unter Vorbehalt einer späteren Vergrößerung um 200 Wohnungen und schreibt zur Erlangung von Entwürfen einen auf deutsche Architekten beschränkten Wettbewerb aus. Termin: 30. September a. c. Preise: 5000, 3000 und 2000 Mark. Verlangt werden: Ein Lageplan im 1:1000, Gesamtansicht im 1:200, Ansichten, Grundrisse und Schnitte der einzelnen Häusergattungen im 1:100. Kostenberechnung und Erläuterungsbericht. Das Bauprogramm nebst den Lageplänen kann *gegen Einsendung von 2 Mark (!)* vom Bautechnischen Bureau der Generaldirection der württemb. Staatseisenbahnen in Stuttgart bezogen werden.

**Empfangsgebäude für den Bahnhof Dresden-Alttstadt.** Auf deutsche Architekten beschränkter Wettbewerb. Bausumme 5½ Millionen Mark. Termin: 1. September a. c. (Zu kurz!) Preise: 10000, 5000 und 5.1000 Mark. Verlangt werden: Ein Lageplan im 1:500, Grundrisse, Schnitte, Ansichten im 1:200, eine Ansicht des Façaden-Systems im 1:50, ein Kostenüberschlag nach dem Rauminhalt mit Erläuterungsbericht. Programme mit den nöthigen graphischen Beilagen können bezogen werden vom Hauptbureau der kgl. Generaldirection der sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden.

**Schul- und Gemeindehaus in Châtelard (Montreux).** Der Gemeinderath von Châtelard (Montreux, Ct. Waadt) eröffnet zur Erlangung von Entwürfen für ein Schul- und Gemeindehaus einen Wettbewerb. Termin: 30. September a. c. Programm und Lageplan können bezogen werden beim Greffe du Châtelard, Montreux.

### Miscellanea.

**Normal-Sicherheits-Kuppelung für Eisenbahnwagen.** Die bei den Casseler Versuchen im Jahre 1877 vereinbarte Normal-Sicherheits-Kuppelung für Eisenbahnwagen verdrängt in Folge der damit gemachten günstigen Erfahrungen immer mehr die auf den deutschen Eisenbahnen noch bis vor nicht langer Zeit vorherrschend im Gebrauch gewesene Schraubenkuppelung mit Nothketten wie auch die verschiedenen, sonst noch vorhandenen Kuppelungsvorrichtungen. Der Zeitpunkt scheint nicht mehr fern, bis zu welchem auf den normalspurigen deutschen Eisenbahnen — einige kleinere Bahnen vielleicht ausgenommen — das System der Normal-Sicherheits-Kuppelung allgemein zur Durchführung gebracht sein wird.

Ueber die Fortschritte in der Anwendung der Normal-Sicherheits-Kuppelung auf den Eisenbahnen Deutschlands, ausschliesslich derjenigen Bayerns, während der Jahre 1885 bis 1891, entnehmen wir einer im Reichs-Eisenbahn-Amte gefertigten Zusammenstellung das Folgende:

Im Jahre 1885 waren auf den deutschen Eisenbahnen, abgesehen von den württembergischen und badischen, deren Kuppelungsvorrichtungen später besonders zu erwähnen sind, mit der Normal-Sicherheits-Kuppelung 29,79%, mit Sicherheits-Kuppelungen verschiedener anderer Systeme 2,28% und mit der gewöhnlichen Schraubenkuppelung und Nothketten 67,93% aller vorhandenen Wagen ausgerüstet. Sechs Jahre später, im Jahre 1891, waren dagegen schon 63,95% aller Wagen mit der Normal-Sicherheits-Kuppelung, 0,99% mit anderen Sicherheits-Kuppelungen und nur 35,06% mit der gewöhnlichen Schraubenkuppelung und Nothketten versehen. Mithin sind in diesem kurzen Zeitraum weitere 34,16% aller

vorhandenen Wagen mit der Normal-Sicherheits-Kuppelung ausgerüstet worden, und die Anzahl der mit andern Sicherheits-Kuppelungen sowie mit der gewöhnlichen Schraubenkuppelung versehenen Wagen ist um 1,29% und 32,87% zurückgegangen.

Von den in Betracht kommenden Eisenbahnverwaltungen hat eine grosse Zahl die Normal-Sicherheits-Kuppelung schon jetzt ausschliesslich im Gebrauche, während nahezu sämtliche übrigen Verwaltungen die ausschliessliche Anwendung dieser Kuppelung in Aussicht genommen haben.

Bei den württembergischen Eisenbahnen erfolgt seit einigen Jahren bei allen Neubeschaffungen und beim Ersatz der abgängigen, bisher verwendeten Schraubenkuppelungen und Nothketten die Anwendung einer Kuppelung, die sich von der Normal-Sicherheits-Kuppelung nur wenig unterscheidet. Die Betriebsmittel der badischen Eisenbahnen sind zwar noch durchweg mit der gewöhnlichen Schraubenkuppelung und Nothketten ausgerüstet, doch ist die Einführung der Normal-Sicherheits-Kuppelung in Erwägung gezogen und zum Zwecke ihrer Erprobung eine Anzahl von Wagen damit versehen worden.

Hinsichtlich der Abmessungen der vorzugsweise beanspruchten Theile der Kuppelungsvorrichtungen ist noch hinzuzufügen, dass diese, der Zunahme des Gewichtes der Züge entsprechend, im Laufe der letzten 20 Jahre erheblich verstärkt worden sind. So ist beispielsweise der Querschnitt des jetzt angewandten Zughakens etwa doppelt so gross als des früher im Gebrauche gewesenen Hakens. Der Durchmesser des Querschnittes der Kuppelungsbügel am Berührungspunkte des Zughakens, der früher 28 mm betrug, ist auf der internationalen Berner Konferenz über die technische Einheit im Eisenbahnwesen mit einem grössten Masse von 35 mm und einem kleinsten von 30 mm festgesetzt worden.

**Stundenzonenzelt.** Auf Antrag des eidg. Post- und Eisenbahn-Departements hat der Bundesrath am 2. dies beschlossen, der Bundesversammlung die Einführung der Stundenzonenzelt bei den schweizerischen Verkehrsanstalten zu empfehlen.

**Eidg. Polytechnikum.** An Stelle des nach Berlin berufenen Herrn Prof. Dr. Frobenius wurde als Professor für höhere Mathematik am eidg. Polytechnikum gewählt: Herr Dr. Adolf Hurwitz von Hildesheim, z. Z. ausserordentl. Professor an der Universität Königsberg.

**Der Schiffahrtscanal Thunersee-Interlaken** wurde am 4. dies eröffnet.

Redaction: A. WALDNER

32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

### Vereinsnachrichten.

#### Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

#### Generalversammlung

der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker in Genf 1892.

Wir bringen den Mitgliedern zur Kenntniss, dass die diesjährige **Generalversammlung** auf den 14. August festgesetzt wurde.

#### Stellenvermittlung.

On cherche pour les Antilles, un jeune ingénieur-mécanicien pour la direction d'un établissement des Arts et Métiers. (851)

Gesucht ein Ingenieur zum Reisen für eine electrotechnische Fabrik. (853)

Auskunft ertheilt

Der Secretär: H. Paur, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4. Zürich

## Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
13. Juni	Bahningenieur	St. Gallen	Unterbauarbeiten für die Erweiterung der Station Unterterzen. Voranschlag etwa 7500 Fr.
13. "	Hochbaubureau	Basel	Spengler- und Schieferdeckerarbeiten zum Primarschulhaus am Claragraben.
14. "	Bauinspektion, Obmannamt, Zimmer Nr. 42	Zürich	Maurer-, Zimmer-, Spengler-, Glaser- und Malerarbeiten, sowie Parquetlieferung für den Aufbau auf dem Cantonsschulgebäude.
15. "	Dorer & Fuchsli, Architekten	Baden, Aargau	Maurerarbeiten für eine Metallgiesserei der Firma E. Oederlin & Cie. in Baden.
15. "	J. C. Willi, Bezirksweibel	Lostorf, Basel	Schreinerarbeiten zum Umbau des Hauses von Hrn. Dr. Borsinger an der Badstrasse.
15. "	Cantonsingenieur Zweifel	Gmdehaus, Herisau	Ausführung einer neuen Wasserleitung aus Gussrohr von etwa 2600 m Länge, Reservoir 200 m³ Rauminhalt, 14 Hydranten etc.
18. "	Ls. Hauser-Binder, Arch., Blumenstrasse 7	Hottingen b. Zürich	Verschiedene Bauarbeiten an Strassen- und Hochbauten des Cant. Appenzell A.-Rh.
18. "	Gemeinderathscanzlei	Wallenstadt, St. Gall.	Herstellung einer Tribüne für die Rennbahngesellschaft des Veloclubs der Stadt Zürich.
18. "	Gemeindeschreiber	Feuerthalen, Ct. Zürich	Wildbachverbauungen am Tschleracherbach und am Bärschnerbach.
25. "	Gemeinderath	Rheinfelden	Grabarbeiten, sowie Lieferung und Legung von 932 m Cementröhren, Hauptleitung nebst den erforderlichen Zweigleitungen.
30. "	Rud. Spörri	Hof-Bäretswil (Zürich)	Glaserarbeiten für den Neubau des Mädchen-Schulhauses in Rheinfelden.
30. "	J. Kübler, Kirchenpfleger	Gachnang, Thurgau	Herstellung von 60 m² buchenen Riemenbodens im Schulzimmer.

Druck von Zürcher & Furrer in Zürich.