

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	111/112 (1938)
Heft:	4
Artikel:	Sollen unsere jungen Ingenieure und Techniker zur Ueberseetätigkeit angeregt werden?
Autor:	Lv.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-49888

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: 09.02.2026

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

der Zugkopf, sowie seine Bindung und Abstützung bedeutend leichter und kleiner, d. h. billiger werden. Anderseits hat man dann Zeit, der zukünftigen Entwicklung des Eisenbahnbetriebs und seinen dadurch sich ändernden Anforderungen bei der Durchbildung der späteren eventuellen Mittelpufferkupplung Rechnung zu tragen und die Konstruktionen ihnen anzupassen.

Der vereinfachte und sicherste Weg zum selbsttägigen Kupplungsbetrieb und zum Mittelpuffer ist demnach folgender:

An den heutigen Fahrzeugen wird, ohne Vornahme irgend welcher Änderungen und Verstärkung der Fahrzeuge unter Beibehaltung der Seitenpuffer und anstelle der Schraubenkupplung eine leichte Zugkupplung in den einfach beizubehaltenden Zughaken eingehängt. Damit ist der automatische Kuppelbetrieb ohne weiteres erreicht.

Die neu zu bauenden Fahrzeuge erhalten ebenfalls Seitenpuffer und Zughaken mit solchen leichten Zugkupplungen. Bei diesen kann man aber auf die spätere Mittelpufferkupplung schon insofern Rücksicht nehmen, als man einen Platz für ihren zukünftigen Einbau vorsieht und das Untergestell des Wagens im vornherein entsprechend baut. Befinden sich nach Ausscheiden der heutigen Fahrzeuge nur noch solche Wagen im Verkehr, die für die Anbringung der Mittelpufferkupplungen gebaut sind (nach 30 bis 40 Jahren), und ist dann ihre allgemeine Einführung finanziell tragbar und wirtschaftlich begründet, so wird man in sämtlichen Ländern auf einmal die Zughaken und leichten automatischen Zugkupplungen gegen Mittelpufferkupplungen austauschen und hierauf die Seitenpuffer von den Fahrzeugen entfernen.

Dieses Verfahren würde die Verwirklichung der allgemeinen Einführung der selbsttägigen Kupplung in nächste Nähe rücken, da die finanziellen Aufwendungen, die dazu nötig sind, nur einen Bruchteil von denen der Einführung einer Mittelpufferkupplung betragen. Dabei muss unterstrichen werden, dass — wie ernsthafte Berechnungen ergeben — die aufgewendeten Kapitalien durch die erheblichen Einsparungen im Betriebe mittels Zugkupplungen innerhalb kurzer Zeit voll amortisiert wären.

Durch diese vereinfachte Uebergangsart werden auch die Vorbereitungen der internen Kupplungskommissionen erheblich erleichtert, sodass auch viel rascher die Entscheidung betr. die Einführung des selbsttägigen Kuppelbetriebs in Europa getroffen werden kann.

Bisher hatten sich die internat. Kommissionen mit neuen Problemen zu befassen, von denen sich, abgesehen von der finanziellen Frage, eigentlich nur zwei auf die selbsttägige Kupplung beziehen: Konstruktion des Kuppelkopfes und Kupplung der Bremsleitungen. Alle andern betreffen die Mittelpufferkupplung bzw. den Betrieb mit dieser. Die Kommissionen brauchen sich daher nur mit diesen beiden Punkten zu befassen, und die Bedingungen, denen eine automatische Kupplung genügen muss,

wären nur noch insofern zu vereinfachen, als auf die Ausbildung der Mittelpufferkupplungen und Stoßvorrichtung keine Rücksicht mehr zu nehmen ist. Entschliessen sich die Kupplungskommissionen in diesem Sinn, so bleibt nur mehr die Aufgabe, die Zugkupplungssysteme zu prüfen und den zur allgemeinen Einführung notwendigen Vorversuchen zu unterwerfen. Damit wird mit einem Schlag ein gewaltiger, ja man kann sagen entscheidender Schritt auf dem Weg zur Verwirklichung dieses wichtigen Problems gemacht. Bei dem gegenwärtigen technischen Stand der Angelegenheit könnte die konstruktive und betriebs-technische Seite als endgültig geklärt angesehen werden. Heute sind einwandfreie Bauarten von Zugkupplungsköpfen starren Systems vorhanden, die allen Anforderungen entsprechen.

So z. B. sind die seit vielen Jahren in Betrieb befindlichen und offiziellen Versuchen unterworfenen Boirault-Kupplungen keine Zugkupplungen. Die Boirault-Kupplung (Abb. 1) besitzt als Kuppelorgane zwei horizontale, quer zur Zugrichtung bewegliche Riegel, die durch Federkraft in entsprechende Oesen der Gegenkupplung einschnappen. Zum Lösen werden die Lüseseile beider Kuppelköpfe gezogen, wobei die Riegel sich in «Zeitsperrung» stellen.

Auch die Scharfenberg-Gesellschaft hat vorübergehend die Zugkupplungsrichtung eingeschlagen und verschiedene solche Typen ausgearbeitet. In der letzten Zeit hat die Gemeinschaft der europäischen Kupplungsspezialfirmen²⁾ einen neuen Zugkupplungstyp ihrer gemeinsam entwickelten Kompakt-Kupplung herausgebracht (Abb. 2). Die Abbildungen 3a und 3b zeigen die Arbeitsweise der starren Kompakt-Kupplung. Im Kuppelkopf liegt rechtwinklig zur Fahrtrichtung der zylindrische Kuppelriegel, dessen Nase beim Zusammenstoßen der Wagen durch die im Riegel befindliche Feder hinter die Riegelnase des Gegenkopfes schnappt. Das Lösen der Kupplung erfolgt durch Ziehen eines Lüsehebels, bzw. des daran angebrachten Seiles. Dabei erfolgt zwangsläufig die «Zeitsperrung» der Riegel.

Bei einigen der Zugkupplungssysteme ist gleichzeitig auch das Problem der Verbindung zwischen Wagen mit und ohne automatische Kupplung gelöst, da sie in solchem Falle abgesunken werden können, wodurch der Zughaken für das Einhängen der Schraubenkupplung freigelegt wird (Abb. 4). Diese Lösung ermöglicht, dass einzelne Länder unabhängig von ihren Nachbarn zum automatischen Kuppelbetrieb übergehen können, falls eine internationale Verständigung nicht schnell genug erzielt werden sollte.

²⁾ Usines Emile Henricot S.A., Court-St-Etienne (Belgien), Société des Appareils Boirault S.A., Paris, Union-Kupplungs-A.G., Luxemburg (Dipl. Ing. L. Kürtössy, Berlin).

Sollen unsere jungen Ingenieure und Techniker zur Ueberseeitätigkeit angeregt werden?

Es sind etwa zwei Jahre her, dass es die «Schweiz. Techn. Stellenvermittlung» (S. T. S., Zürich, Tiefenhöfe 11) in Verbindung mit dem Verein Schweiz. Maschinen-Industrieller (V. S. M.) unternahm, jungen Angehörigen technischer Berufe, die sich sprachlich und beruflich weiter ausbilden wollten, zu Stellen in überseeischen Ländern zu verhelfen.

Dank der zielbewussten und ausserordentlich sorgfältigen Vorbereitung durch die S. T. S. und unterstützt durch die energetische und selbstlose Mithilfe einiger Auslandschweizer, hatte die Aktion einen über alle Erwartungen guten Erfolg; konnten doch über 70 junge Leute in entsprechende Stellungen gebracht werden, die zum grossen Teil die Anfangserwartungen der Kandidaten übertrafen. Allerdings haben inzwischen Nachfrage und Angebot stark nachgelassen, einmal im Hinblick auf den Rückgang der Konjunktur in gewissen überseeischen Ländern und zum andern infolge der Besserung der Verhältnisse in der Industrie der Schweiz selbst. Sicher werden sich aber auch hier die Verhältnisse in absehbarer Zeit wieder ändern, sodass sich neuerdings die Frage stellen wird, technisch gebildetes Personal im Ausland unterzubringen. Dabei wird man dann vor dem Problem stehen, ob es wirklich am Platze ist, tüchtige technisch gebildete Leute zur Uebernahme von überseeischen Stellungen zu veranlassen.

Die Antwort darauf erhält man eindeutig, sobald man sich daran erinnert, welch grosse Zahl junger Leute Jahr um Jahr auswanderten, als noch die Grenzen der ganzen Welt uns offen standen. Die auf Grund ihrer Aktion von der S. T. S. in Uebersee placierten jungen Schweizer bilden ja nur einen kleinen Bruchteil derer, die damals auf natürlichem Wege und sozusagen selbstverständlich auswärtige Stellungen fanden. — Angesichts der Einreise-Erschwerungen der meisten Länder ist es aber nun dringend notwendig, dass unser junger technischer Nachwuchs im Kampfe gegen seine Abschliessung in den engen Grenzen unseres Landes unterstützt wird, hat sich doch der jetzige Zustand schon in recht unangenehmen Konsequenzen bemerkbar

gemacht. Wenn unserem technischen Nachwuchs noch auf lange Zeit hin die Grenzen versperrt bleiben, wird sich der Mangel an Möglichkeiten, sich sprachlich und beruflich im Auslande zu vervollkommen, den Horizont zu erweitern, noch viel schärfer bemerkbar machen.

Die Aktion der S. T. S. soll aber namentlich auch dazu beitragen, dass gute Auslandstellen auch wieder mit tüchtigen Schweizern besetzt werden. Ein gewisser Prozentsatz der heute im Ausland untergebrachten und dort verbleibenden Leute wird zweifellos einmal auch in leitende Stellungen emporsteigen und sich den schweizerischen Pionieren im Ausland anreihen, die erfahrungsgemäss dem Ansehen schweizerischer Technik die grössten Dienste leisten. Es wäre somit kurzsichtig, wollte man wegen momentanen Inlandbedarfes die jungen Leute davon abhalten, nach alter Sitte nach den Ländern auszuwandern, die hierzu noch eine Möglichkeit bieten.

Da nun die S. T. S. ihren Tätigkeitsbereich dauernd auch auf die Beschaffung von Ausland- und vornehmlich Ueberseestellen ausgedehnt hat, hält sie nach wie vor Umschau nach jungen Leuten, die bereit sind, ihr Arbeitsfeld jenseits des Meeres zu suchen. Dabei kann sie aber nur ganz tüchtige, in ihrem Beruf theoretisch und praktisch vollkommen ausgebildete ledige Leute, im allgemeinen im Alter von nicht mehr als 30 bis 32 Jahren, in Betracht ziehen, die aus voller Ueberzeugung und guten Willens nach Uebersee ziehen wollen und diesen Entschluss durch ein sofortiges gründliches Erlernen vor allem der englischen oder spanischen Sprache bekunden. Solche Leute mögen sich bis Ende August des Jahres bei der «Schweiz. Techn. Stellenvermittlung», Tiefenhöfe 11, Zürich, melden, die die eintreffenden Anmeldungen wie bisher sorgfältig prüfen und sichten wird, um ihren wohlgesinnten treuen überseeischen Helfern volle Gewähr zu bieten, dass ihnen beim nächsten Bedarfssfall nur ganz gut ausgewähltes Personal vermittelt wird. Die S. T. S. erteilt den Bewerbern jederzeit gerne weitere Auskünfte.