

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 7/8 (1886)  
**Heft:** 15

## Sonstiges

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 14.03.2025

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

- 5) Aus einem Gelehrten, ernannt von dem Lombardischen Institut für Wissenschaften und Literatur.
- 6) Aus einem Architect, ernannt von der Commission für Erhaltung der Monumente der Provinz Mailand;
- 7) Aus einem Ingenieur oder Architect, ernannt von dem Collegium der Ingenieure und Architecten in Mailand;
- 8) Aus vier Künstlern (zwei Architecten, ein Maler, ein Bildhauer) welche von den Concurrenten zu wählen sind.

Den Concurrenten ist bei ihren Arbeiten alle denkbare Freiheit gewährt, sie können die Ausschmückung der gegenwärtigen Fassade gänzlich wechseln, die Zahl, das Mass und die Formen der leeren Räume der Thüren und Fenster ändern, die Fronte, wenn es die architektonische Idee erfordert, über die jetzige Linie ausdehnen, jedoch immerhin mit Rücksicht auf die ästhetischen Bedingungen und auf den für den umliegenden Platz nöthigen Verkehr. Nur wird bemerkt, dass die neue Fassade mit dem Marmor des Domes gebaut, und so sehr als möglich mit den organischen Formen und dem besondern Stile der Domkirche übereinstimmen muss, ohne irgend eine Modification längs der Schiffe und Seiten nothwendig zu machen. Das Gesamtproject muss im Massstabe von wenigstens 1 : 100 ausgeführt sein. In Betreff der Darstellungsart ist nichts vorgeschrieben.

Die Entwürfe sind vom 1. bis 15. April 1887 von 12 bis 3 Uhr Nachmittags im Brerapalast in Mailand durch eine vom Concurrenten zu bezeichnende in Mailand wohnhafte Person abzugeben. Es findet eine öffentliche Ausstellung der Entwürfe statt. Das Programm für die zweite Concurrenz wird im Laufe des Jahres 1887 ausgegeben.

Das Concurrenzprogramm kann bei der Dombauverwaltung bezogen werden. Die dem Programm beigegebenen 6 Tafeln, enthaltend: Situationsplan, zwei Grundrisse, zwei Schnitte und drei Façaden liefert die Hof-Buchhandlung von Ulrich Höppli in Mailand zum Preise von 5 Fr.

Redaction: A. WALDNER  
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

## Vereinsnachrichten.

### Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

Sitzung vom 24. März 1886. \*)

Herr Stadtbaumeister Geiser referirt zunächst über die Concurrenz für das *Sempacher Monument*. Mit Rücksicht auf frühere Veröffentlichungen in d. Bl. kann der Gegenstand hier kurz behandelt werden. Von 50 eingegangenen Projecten entsprachen nur sehr wenige den Bedingungen des Programms, indem viele derselben Grabmonumente darstellten, was gar nicht verlangt war. Hiezu kam bei dem vorhandenen schwierigen Terrain sehr häufig eine ungünstige Disposition des Monumentes, so dass nur Wenigen eine wirklich ernste und monumentale Darstellung gelungen ist. Auf die engere Wahl kamen sechs Projecte. Der Vortragende bespricht dieselben an Hand der im Saale ausgestellten Entwürfe und erläutert, wie schliesslich dem Projecte der HH. Hirsbrunner & Baumgart in Bern der erste Preis zuerkannt wurde. Einmal zeigt dasselbe vom architektonischen Standpunkte aus jedenfalls die beste Lösung, die Disposition des Monumentes ist eine sehr günstige und es konnte der Löwe auf der Säule kein Grund sein dasselbe auszuschliessen; zumal da von einer Nachahmung, wie z. B. des vielfach in der Presse angeführtes Lindauer Löwenmonumentes keine Rede sein kann. Sodann haben die Concurrenten einen ausführlichen Kostenschlag beigegeben und sich verpflichtet, das Monument für die vorgesehene Summe von Fr. 15000 bis zum gewünschten Termin fertig zu stellen und hat dann auch das Organisationscomite in Luzern denselben die Ausführung definitiv übertragen.

Als zweites Tractandum folgt ein eingehender Vortrag über *continuirliche Bremsen* von Hrn. Maschinenmeister Haueter.

Da der Gegenstand bereits eine grosse Weitschichtigkeit erlangt hat, kann sich der Redner hier nur mit den wirklich in grösserem Maasse zur Verwendung gekommenen Bremssystemen beschäftigen. Allgemein wird zunächst hervorgehoben, dass durch Anwendung der z. Th. schon sehr vervollkommenen continuirlichen Bremsen eine beträchtliche Erhöhung der Betriebssicherheit erreicht wird, indem der Locomotivführer den Zug in der Hand hat. — Die continuirlichen Bremsen werden in nicht automatische und automatische eingetheilt. Bei ersteren wird das Bremsmittel erst bei Bedarf angewendet, während die Letztern gewissermassen geladen sind, so dass gegebenen Falls nur

ausgelöst werden muss. Die automatischen Bremsen wirken sicherer und rascher, die nicht automatischen sind dagegen als Regulatoren besser, namentlich auf langen, starken Gefällen, haben jedoch den Nachtheil, dass eingetretene Defecte an den Leitungen und Apparaten oft erst bemerkt werden, wenn gebremst werden soll, also zu spät, während die automatischen Bremsen derartige Fehler selbstthätig anzeigen (daher der Name) und das Bremsen auch vom Zuge aus gestatten.

Als Betriebsmittel der continuirlichen Bremsen werden angewendet: Luft in gepresstem und verdünntem Zustande, Dampf, Reibung und Electricität, letztere Bremse ist bis jetzt noch wenig vervollkommenet.

Von den mit comprimierter Luft betriebenen Bremsen werden mittelst Modellen und Zeichnungen die Systeme von Westinghouse, Wenger, Carpenter und Schleifer beschrieben. Diese 4 Systeme sind jetzt sämmtlich automatische. Bahnbrechend ist zuerst die Westinghousebremse gewesen, welche in dem s. g. Functionsventil einen sehr sinnreichen, aber allerdings auch complicirten und nur zu feinen Mechanismus besitzt. Aehnlich wirkt die ebenfalls mit einem, jedoch weit einfacheren Functionsventil versehene Bremse von Wenger, welche in Frankreich bei den Staatsbahnen und der Orleansbahn eingeführt ist und in der Schweiz probeweise auf der S.-O., S. C. B. und N. O. B. im Betriebe steht.

Das System Carpenter ist bei den preussischen Staatsbahnen eingeführt und soll sich im Allgemeinen gut bewähren.

Schleifer hat bei seiner Bremse einige Uebelstände des Systems Carpenter gehoben. Beide Bremsen wirken indess, da sie nicht mit Functionsventilen versehen sind, nicht so rasch, wie die Erstgenannten.

Während z. B. bei Westinghouse an einem Zuge von 20 Wagen die Zeitdifferenz zwischen den Bremswirkungen des ersten und des letzten Wagens nur ca. 5 Secunden beträgt, erreicht dieselbe bei Carpenter 15—20 Secunden. — Die Bremsen von Wenger, Carpenter und Schleifer sind gut regulirbar, d. h. es kann der Druck der Bremsklötze gegen die Räder beliebig zwischen Null und der Maximalkraft geändert werden, was bei Westinghouse nur in geringerem Masse der Fall ist.

Die Luftdruckbremsen arbeiten gewöhnlich mit 4 Atm., Westinghouse mit  $4\frac{1}{2}$ — $5\frac{1}{2}$  Atm. Ueberdruck. Alle Luftdruckbremsen verlangen auf der Locomotive ziemlich complicirte Einrichtungen, als Luftpumpen, Reservoir u. dgl.

Einfacher in dieser Hinsicht sind die Vacuumbremsen, die durch s. g. Ejecture mittelst eines Dampfstrahls die Luft aus den Leitungen und Bremsapparaten saugen. Die Vertreter der Vacuumbremsen haben den Fehler begangen, sich gegen die Forderung der Automacität allzulange ablehnend zu verhalten, wesshalb, als schwere Unfälle letzterem Princip die Oberhand verschafften, sie nicht vorbereitet waren und von der automatischen Luftdruckbremse vielerorts aus dem Felde geschlagen wurden.

Die nicht automatische Bremse System Hardy ist in ganz Oesterreich-Ungarn und in der Schweiz bei der G. B., S. C. B. und theilweise J. B. L. im Gebrauch. Neuerdings sind auch automatische Vacuumbremsen zur Anwendung gekommen, wovon eine, System Körting, bei der G. B. probeweise in Verwendung steht, während eine andere Construction, von Clayton, in England ziemlich verbreitet sein soll. Von Dampfbremsen wird das System Klose ausführlicher beschrieben und betheiligte sich der Erfinder, als Gast in der Versammlung anwesend, an der über den Gegenstand stattfindenden Discussion. Unter den Frictionsbremsen ist die Heberleinbremse die bekannteste und vielfach bei Secundärbahnen eingeführt, in der Schweiz auch in grösserem Massstabe bei den Jurabahn im Gebrauch.

Die vom Verein s. Z. in Angelegenheit der Protectoratsübernahme eines von Hrn. Architect Ernst hier beabsichtigten Musterlagers für Baugewerbe bestellte Commission, beantragt einstimmig auf das Gesuch des Hrn. Ernst nicht einzutreten und wird dieses Votum durch den Commissionspräsidenten Hrn. F. Locher des näheren begründet. Der Verein beschliesst einstimmig in gleichem Sinne. K.

## Gesellschaft ehemaliger Studirender

der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

### Stellenvermittlung.

In ein Maschinenagenturgeschäft in Rumänien wird ein Maschinen-Ingenieur gesucht, der auch die technische Correspondenz in französischer und deutscher Sprache führen kann. (447)

Auskunft ertheilt

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

\*) Das Protocoll der Sitzung vom 10. März folgt später.