Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 2/3 (1875)

Heft: 9

Artikel: Berathungen der zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnbetriebe zu ergreifenden Maassnahmen

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-3711

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: 23.07.2025

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

DIE EISENBAHN — LE CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Journal hebdomadaire suisse pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. II. ZÜRICH, den 5. März 1875. No. 9.

„Die Eisenbahn" erscheint jeden Freitag. Correspondenzen und Reclamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

„Le Chemin de fer" paraît tous les vendredis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — *Schweiz:* Fr. 10. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern u. Buchhandlungen oder direct bei der Expedition.
Ausland: Fr. 12. 50 = 10 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern und Buchhandlungen des deutsch-österreichisch. Postvereins, für die übrigen Länder in allen Buchhandlungen oder direct bei Orell Füssli & Co. in Zürich.
Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

Abonnement. — *Suisse:* fr. 10. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses, chez tous les libraires ou chez les éditeurs.
Etranger: fr. 12. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche chez tous les libraires ou auprès des bureaux de poste, pour les autres pays chez tous les libraires ou chez les éditeurs Orell Fussli & Co. à Zurich.
Prix du numero 50 centimes.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn" in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

INHALT: Berathungen der zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnbetriebe zu ergreifenden Maassnahmen (Schluss). — Bemerkungen einiger Eisenbahngesellschaften über Ergebnisse aus ihren Versuchen mit Bremsklötzen von verschied. Material. — Der Dampfer Bessemer. — Bundesgericht. — Suisse occidentale. — Bötzbergbahn. — Expropriationsrecht. — Kleinere Mittheilungen. — Unfälle. — Literar. Uebersicht erschienener Neuigkeiten zu bez. durch Orell Füssli & Co. in Zürich. — Stellenvermittlung. — Anzeigen, Beilage: Aus den Bundesrathsverhandlungen. — Carte hydrologique. Les chemins de fer en Amérique. — Tramways Bruxellois. — Rechtsfall. Jurabahnen und Jura industriel. — Jurabahn. — Die Betriebsmittel der österreichischen Bahnen 1874. — Eisenbahn-Schiedsgericht.

Berathungen der zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnbetriebe zu ergreifenden Maassnahmen. (Fortsetzung von Nr. 8. Schluss.)

Frage No. 27.

„Inwieweit erscheint die Annahme gerechtfertigt, dass „eine Ueberbürdung des Beamtenpersonals im „äusseren Betriebsdienste zu den Unfällen beigetragen „habe?"

„Und lassen sich bestimmte Normen in Bezug auf „die Maximal-Dauer der täglichen Dienstzeit und die „erforderlichen Ruhepausen für die Beamten der einzelnen Dienstzweige aus den vorliegenden Erfahrungen „herleiten?"

In Betreff des ersten Theils der Frage wird zugegeben, dass in manchen Fällen eine Ueberbürdung des Beamtenpersonals zur Unsicherheit im Betriebe beigetragen haben möge. Nach Mittheilung des Vorsitzenden sind in dieser Beziehung bereits die nöthigen Erhebungen gemacht, auf Grund deren eine angemessene Festsetzung der regelmässigen Arbeitszeit veranlasst sei.

In Betreff der zweiten Frage herrscht völliges Einverständniss darüber, dass sich bestimmte, unter allen Umständen einzuhaltende Normen für die Minimal-Dauer des täglichen Dienstes überhaupt nicht feststellen lassen, da sonst den mannigfachen und wechselvollen Ansprüchen, die an den Eisenbahnbetrieb gestellt werden, nicht in der erforderlichen Weise genügt werden könnte. Die Besprechung ergibt, dass bei den meisten Verwaltungen die Regel festgehalten wird, auf eine Dienstleistung eine Ruhepause von mindestens gleicher Dauer folgen zu lassen, übrigens werde von den Beamten nicht selten der Wunsch ausgesprochen, je zwei Dienstleistungen unmittelbar hintereinander abmachen zu dürfen, um dadurch eine für ihre Privatzwecke besser auszunutzende Ruhepause von doppelter Dauer zu gewinnen.

Der Beschluss der Versammlung geht dahin, dass bei der Disposition über die Verwendung der Beamten unbedingt daran festzuhalten sei, dass eine Ueberschreitung der Leistungsfähigkeit nicht stattfinden dürfe, eine Cumulirung der Dienstleistungen in der erwähnten Weise sei auszuschliessen.

Frage No. 28.

„Erscheint es erforderlich in der Verwendung von „Arbeitern zu gewissen, mit Verantwortlichkeit verbun„denen Dienstverrichtungen Beschränkungen der bisher üb„lichen Praxis eintreten zu lassen?"

Von mehreren Seiten wird befürwortet, die Führer der mit der Bahnunterhaltung beauftragten Rotten zu Beamten zu machen. Von anderer Seite wird die ausgesprochene Qualification als Beamte für gewisse Dienstzweige für weniger wesentlich erachtet, als die Gewährung einer Pensionsberechtigung, durch welche das betreffende Personal an die Bahnverwaltung fester gebunden wird. Ausnahmsweise Indienststellung von Arbeitern, die nicht Beamte seien, bei Vertretungen etc. sei unvermeidlich.

Die Versammlung entscheidet sich dahin, dass das für den regelmässigen Dienstturnus erforderliche Personal durchweg in der Eigenschaft von Beamten anzustellen sei.

Frage No. 29.

„Empfiehlt es sich, bei den unteren Beamten das „Interesse für den Dienst und namentlich für die Ent„deckung betriebsgefährlicher Schäden an dem Oberbau „oder den Betriebsmitteln durch Aussetzen von „Prämien anzuregen?"

„Und darf die Ertheilung von Prämien an das „Zugpersonal und insbesondere die Locomotivführer „für die pünktliche Beförderung der Züge als zulässig „gelten?"

Der erste Theil der Frage wird von der Versammlung einstimmig bejaht, nachdem daraus auf Antrag die Worte „bei den unteren Beamten" gestrichen sind.

Den zweiten Theil beantwortet die Versammlung dahin, dass die Prämien-Ertheilung für die pünktliche Beförderung der Züge mit Rücksicht auf die Versuchung zur Ueberschreitung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit bei Zugverspätungen als bedenklich zu erachten und daher zu vermeiden sei.

Beiläufig wird hierzu bemerkt, dass die Ertheilung von Prämien überhaupt nur da am Platze erscheine, wo eine Pflichterfüllung in hervorragender Weise über das gewöhnliche Maass hinaus vorliege.

Frage No. 30.

„Gestatten die bestehenden Fahrpläne bei Innehaltung „der vorgeschriebenen Maximalgeschwindigkeit durchweg „die für die Sicherheit unentbehrliche Regelmässigkeit des „Betriebes?"

„Event. welche principielle Aenderungen erscheinen „erforderlich?"

Zuvörderst wird die bisher übliche Art der Zeitberechnung zur Festsetzung der Fahrpläne, wobei zu der aus der normalen Geschwindigkeit und der Stationsentfernung berechneten Fahrzeit gewisse Zuschläge für die An- und Abfahrt addirt werden, von der Versammlung als eine geeignete und auch ferner festzuhaltende Methode anerkannt, wobei davon ausgegangen wird, dass bei der Bemessung jener Zuschläge auf die localen Verhältnisse sachgemässe Rücksicht zu nehmen sei.

Ferner erklärt die Versammlung, dass die fahrplanmässige Beförderung der Personenzüge durch die Mitführung der Postpäckereien in Folge verlängerten Aufenthalts auf den Stationen resp. in Folge Verhinderung einer Abkürzung des fahrplanmässigen Aufenthaltes bei Verspätungen erfahrungsmässig vielfach beeinträchtigt werde, was eine Verminderung der Betriebssicherheit zur Folge habe und dass Maassnahmen zur Abhilfe geboten erscheinen. Ein vorzugsweise geeignetes Mittel hierzu wird in der Ueberweisung der Postpäckereien auf besondere, Personen nicht befördernde Züge (Eilgüterzüge, Verbandsgüterzüge etc.) gefunden.

Ebenso spricht sich die Versammlung dafür aus, dass durch thunlichste Fernhaltung des Eilgutsverkehrs, sowie durch Aus-

schliessung grösserer Viehtransporte von den Personenzügen eine grössere Regelmässigkeit und Sicherheit des Betriebes anzustreben sei.

Seitens des Reichs-Eisenbahnamtes ist hierzu die Frage gestellt:

„Dürfte es thunlich sein, Bewegungen von Zügen oder „einzelnen Zugtheilen auf den Hauptgleisen auch der „Bahnhöfe unbedingt (ohne Ausnahme) bis auf 15 Minu„ten vor Ankunft von Courier- und Schnellzügen zu be„schränken?"

„Event. vorbehältlich der Genehmigung von Aus„nahmen für einzelne Bahnhöfe durch die Aufsichts„behörde?"

Hiergegen wird geltend gemacht, dass es nicht nothwendig, vielmehr geradezu bedenklich erscheine, den Gang der Züge durch ein solches Zeitmaass zu beschränken, wo bereits ein Raummaass, die Stationsdistanz, vorgeschrieben sei. Bei den zahlreichen Anschlussstationen, wo die Züge wegen des Uebergangsverkehrs oft fast gleichzeitig eintreffen müssten, würden andernfalls grosse Hemmnisse für den Verkehr herbeigeführt werden.

Dem entsprechend wird die Frage in beiden Theilen verneinend beantwortet.

Da die

Frage No. 31

bereits mit der Frage No. 12 zusammen behandelt, wird zu der

Frage No. 32

übergegangen:

„Erscheint es im Interesse der Sicherheit des Betriebes „erforderlich resp. zulässig für die Züge der verschiedenen „Categorien bestimmte Maximalstärken vorzu„schreiben?"

Im Zusammenhange damit wird die von dem Reichs-Eisenbahnamte gestellte Frage in die Discussion gezogen, nämlich:

„Dürfte nicht die Beförderung von Express-, Courier- „und Schnellzügen durch 2 Maschinen für betriebs„gefährlich zu erachten und desshalb zu untersagen „sein?"

Es werden zunächst zwei Anträge gestellt und von der Versammlung angenommen:

1. Es möge als Grundsatz festgehalten werden, dass die Zugstärke zur Leistungsfähigkeit der Maschine in richtigem Verhältniss stehen müsse;

2. Es dürfe durch das Gewicht der Züge bei Berücksichtigung der Steigungsverhältnisse der Bahn die Sicherheit der Kuppelungen auf keinen Fall gefährdet werden.

Es wird dann betont, dass hauptsächlich die übergrosse Länge der Züge Gefahren für den Betrieb mit sich bringe, aber freilich bei dem augenblicklichen, vorzugsweise aus der unzureichenden Zahl von Maschinenbau-Anstalten entstandenen Mangel an Maschinen nicht immer ganz zu vermeiden sei. Die Versammlung empfiehlt demgemäss, nicht allein die Länge der Courier- und Schnellzüge, sondern auch und insbesondere der Güterzüge thunlichst zu reduciren und für letztere vorläufig auch unter den günstigsten Verhältnissen 150 Achsen als Maximum anzunehmen. Das Vorlegen zweier Locomotiven vor einen Zug ganz zu verbieten, hält die Versammlung nicht für angezeigt, erklärt es aber für empfehlenswerth, auch die Stärke der Güterzüge nicht grösser zu bemessen, als dass sie von einer Maschine befördert werden können, was jedoch die Anwendung von Vorspannmaschinen auf einzelnen Bahnstrecken nicht ausschliesse.

In Betreff der vom Reichs-Eisenbahnamte ausserdem noch gestellten

Frage:

„Ist die Anbringung einer zweckmässigen Signalleine „wie die gegenwärtig gebräuchliche bei Personenzügen nicht „wünschenswerth?"

„spricht sich die Versammlung dafür aus, dass die „zur Zeit in grösserem Maassstabe stattfindenden Ver„suche behufs Verbesserung der Communicationsmittel „zwischen den Passagieren und dem Zugpersonal fortgesetzt „werden möchten."

Nachdem hiermit alle die auf dem Fragebogen enthaltenen Fragen erledigt sind, theilt der Vorsitzende noch einige aus der Mitte der Versammlung gestellte Anträge mit.

Der erste derselben lautet:

„Das Betreten der Wartesäle und Perrons „durch das Publikum soll von dem Besitz eines Fahr„oder Zutrittsbillets abhängig sein."

Es wird darauf hingewiesen, dass durch den grossen Andrang des Publikums zu den Wartesälen und Perrons die für die Stationsbeamten durchaus nothwendige Uebersicht verloren gehe resp. die Ordnung und Expedition der Züge erschwert werde, was notorisch zu Unregelmässigkeiten im Betriebe führe und sonach die Sicherheit des Betriebes beeinträchtige. Durch Einführung käuflicher Zutrittsbillets werde dem Publikum für besondere Fälle die Möglichkeit geboten, die Reisenden bis zu dem Zuge zu begleiten oder an demselben zu empfangen. In Oesterreich, Frankreich etc. habe sich dies schon lange als ein sehr geeignetes Mittel zur Erhöhung der Betriebssicherheit bewährt.

Der Antrag wird einstimmig angenommen.

Ferner wird folgende Resolution zur Vorlage gebracht:

„Auch in der Verminderung der Zahl der Wagenclassen „in den Zügen wird ein Mittel zur Erleichterung der „Züge zur Vereinfachung des Dienstes und sonach zur Er„höhung der sichern Beförderung gefunden."

Die Versammlung tritt dieser Resolution bei und empfiehlt, auf Formirung der Züge in diesem Sinne hinzuwirken.

Ebenso stimmt die Versammlung für den Antrag des Coupirens der Billets während der Fahrt von den Trittbrettern aus als gefährlich abzuschaffen.

Hierauf richtet der Referent der Subcommission im Namen der letzteren die Bitte an die Versammlung, es möge von allen Seiten nach Kräften darauf hingewirkt werden, dass die wichtigen Beschlüsse betreffs der Sicherung der Weichen möglichst bald zur Ausführung gelangten. (O. f. F. d. E.)

* * *

Bemerkungen einiger Eisenbahngesellschaften über Ergebnisse aus ihren Versuchen mit Bremsklötzen von verschiedenem Material.

Preussische Ostbahn.

Die Angaben über Erfahrungen bei Bremsklötzen aus Holz rühren nicht von speciellen Versuchen, sondern von der im Grossen bisher gemachten Anwendung derselben her.

Die Versuche mit schmiedeeisernen Bremsklötzen sind ausgesetzt worden, weil die Einwirkung derselben auf die Radbandagen eine sehr ungünstige war.

Ausreichende Ermittelungen über diese Bremsklötze konnten somit nicht angestellt werden.

Mit Bremsklötzen aus Gusseisen dauern die Versuche erst kurze Zeit, sind noch nicht abgeschlossen und können daher die berichteten Resultate nicht als vollkommen zuverlässig angesehen werden, auch desshalb nicht, weil es bisher nicht möglich war, die mit den verschiedenartigen Bremsklötzen ausgerüsteten Wagen unter annähernd gleichen Verhältnissen zu verwenden.

Niederschlesisch-Märkische Bahn.

Die Anbringung eiserner Bremsklötze ist nach folgender Zusammenstellung bei im Ganzen 221 Wagen ausgeführt, von

Wagengattung	a. mit gusseisernen Klötzen. Zahl der Wagen.	b. mit schmiedeisernen Klötzen. Zahl der Wagen.
Der vierrädrige Revisionswagen ...	1	—
Personenwagen IV. Classe	3	—
Passagier-Gepäckwagen	10	—
Güterzug-Gepäckwagen	7	—
Bedeckte Güterwagen	26	3
Offene Güterwagen resp. Kohlenwagen	157	14
Summa	204	17

denen im Laufe des letzten Jahres nach der folgenden Zusammenstellung, im Ganzen 22 Wagen oder nahezu 10 % der

Wagengattung	a. mit gusseisernen Klötzen. Zahl der Wagen.	b. mit schmiedeisernen Klötzen. Zahl der Wagen.
Passagier-Gepäckwagen	5	—
Güterzug-Gepäckwagen	4	—
Bedeckte Güterwagen	3	2
Offene Güterwagen	4	4
Summa	16	6

mit eisernen Klötzen überhaupt versehenen Wagen zur Revision gekommen sind.

Bei den Untersuchungen hat sich fortgesetzt der günstige Einfluss der gusseisernen Bremsklötze gegenüber hölzernen