

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 6

## **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:** 30.01.2025

**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 12. Februar 1875.

No. 6.

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

„Le Chemin de fer“ parait 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.

**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.

**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.

**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 Füssli & Co. à Zurich.

Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

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 silbergr. = 20 pfennige.

**INHALT:** Berathungen der zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnbetriebe zu ergreifenden Maassnahmen. — Gotthardtunnel. — Continuirliche Schnell-Bremsen. — Vereinigte Schweizerbahnen. Replik. — Vereinigte Schweizerbahnen. — Kleinere Mittheilungen. — Eisenpreise. — Stellenvermittlung. — Recettes des chemins de fer suisses. — Anzeigen.

**Beilage:** Aus den Bundesrathsverhandlungen. — Die bernischen Eisenbahnsubventionen. — Rechtsfälle. Jurisdiction. — Vertrag über die Ausführung der Eisenbahn Etzweilen-Schaffhausen vom 29. Dec. 1874.

## Berathungen der zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnbetriebe zu ergreifenden Maassnahmen. (Fortsetzung von Nr. 4.)

### Frage Nr. 6.

„Giebt es unter den vorhandenen Weichen solche, die ihrer Construction nach als betriebsgefährlich zu verwerfen sind? Und welche Verbesserungen der Weichenconstruction sind zu allgemeinerer Einführung zu empfehlen?“

Mit Bezug auf den ersten Theil der Frage erklärt die Versammlung zuvörderst, dass Weichen, welche keine unterschlagende Zungen haben, als betriebsgefährlich zu erachten sind. Uebrigens wird constatirt, dass derartige Weichen nur noch ausnahmsweise existiren.

Bezüglich des zweiten Theils der Frage wird der Antrag gestellt und angenommen, für die Weichenzungen allgemein ein Profil einzuführen, welches genügend breit und stark sei, um gegen das Umkanten und seitliche Umbiegen ausreichenden Widerstand zu leisten, ohne dass es einer besonderen Abstützung der Zugschienen gegen die Mutterschienen durch Zwischenknaggen bedürfe.

Die Frage, ob Zungen von gewöhnlichem Schienenprofil völlig zu verwerfen seien, wird von der Majorität mit Nein beantwortet, ein niedrigeres Profil aber als zweckmässig empfohlen. Es wird dann noch darauf hingewiesen, dass bei der vertikalen Abschragung des unterschlagenden Theiles der Zunge sorgfältig darauf geachtet werden müsse, dass sich keine schiefe Ebene bilde, auf welche der Spurrand auflaufen könne; bei der Bergisch-Märkischen Bahn werde zu diesem Behuf der Mutterschiene an der betreffenden Stelle durch Abhobeln das alte birnenförmige Profil gegeben, das einen günstigen Querschnitt des unterschlagenden Zungenendes gestatte. Von anderer Seite wird statt des letzteren Mittels empfohlen, den nach der Längsrichtung abgeschragten Zungenheil auch nach der Querrichtung gehörig abzuschragen.

Die Frage, ob die Anwendung gekrümmter Zungen statt der geraden im Interesse der Sicherheit geradezu geboten erscheine, wird verneint. Als Vorzug der geraden Zunge wird

die geringere Länge des unterschlagenden Theiles aufgeführt. Von verschiedenen Seiten wird aber bestätigt, dass die gekrümmten Zungen beim Durchfahren der Weichen eine sanftere Bewegung der Fahrzeuge veranlassen haben.

Ein besonderer Werth sei den gekrümmten und langen Zungen beizulegen, wenn es sich um Weichen in den Hauptgleisen eingleisiger Bahnen handle, welche von ganzen Zügen durchfahren werden.

### Frage No. 7.

„Darf angenommen werden, dass bei der bisher üblichen Herstellungsweise der Weichenvorrichtungen immer der nöthige Grad von Genauigkeit erreicht ist? Und auf welche Weise wird sich eine möglichst grosse Vollkommenheit hierin erzielen lassen?“

Dieselbe wird dahin beantwortet, dass die vielfach übliche Anfertigung der Weichen in den Eisenbahn-Werkstätten für die Erreichung des nöthigen Genauigkeitsgrades zu empfehlen sei; nur müssten die Weichen schon in der Werkstätte auf Unterlagsplatten fertig verbunden werden, ausserdem wurde die allgemeine Einführung von Dreiecksverbindungen zwischen den beidseitigen Unterlagsplatten zur Sicherung eines genauen Abstandes empfohlen.

### Frage No. 8.

„Sind in Betreff des Materials zu den Weichenzungen, Mutterschienen und Gleitstühlen bestimmte Festsetzungen zu treffen, um eine ungleichmässige Abnutzung der einzelnen Theile thunlichst zu verhüten?“

Die Versammlung erklärt einstimmig, dass es sich empfiehlt, nicht nur die Zungen, sondern auch die Mutterschienen aus Stahl herzustellen. Es wird dazu bemerkt, dass mit Rücksicht auf das nothwendige Hobeln der Zungen zu diesen kein Bessemer-Stahl, sondern Puddelstahl zu nehmen sei.

Im Hinblick auf einige Entgleisungen, deren Ursache in der ungleichen Höhenlage zu vermuthen ist, welche die Köpfe der Zunge und Mutterschiene einer Weiche in Folge verschiedener Abnutzung bekommen hatten, wird von der Versammlung empfohlen, beim Auswechseln einer Zunge oder einer Mutterschiene jedesmal die ganze Weiche herauszunehmen und in der Höhenlage neu zu adjustiren.

### Zur Frage No. 9,

„Sind gewisse Stellvorrichtungen der Weichen als unsicher von der Verwendung auszuschliessen?“

wird zunächst beschlossen, dass die im § 64 der technischen Vereinbarungen enthaltene Bestimmung, wonach Einfallhaken bei selbstwirkenden Weichen als unzulässig bezeichnet werden, unter die obligatorischen Bestimmungen aufzunehmen sei.

Es wird dann erwähnt, dass die Gegengewichte der Stellvorrichtungen nicht immer schwer genug seien, um die Zunge fest an die Mutterschiene zu drücken, namentlich wenn eine Weiche von der Locomotive selbst aufgefahren werde, bleibe dieselbe leicht in einer Mittelstellung stehen und gebe dann zu Entgleisungen Anlass; für solche Fälle wirke die bei den Weichen der Ostbahn angebrachte Vorrichtung günstig, bei welcher das Gegengewicht von selbst nach der anderen Seite überfällt, sobald die Weiche umgestellt wird.

Die daran angeschlossene Frage, ob es sich empfiehlt, die Gegengewichte so einzurichten, dass dadurch stets ein Ausschliessen der Zunge mit Sicherheit herbeigeführt wird, wird von der Majorität der Anwesenden bejaht.

Als eine Sicherheitsvorkehrung für das Befahren der Weichen, um die Zungen bei etwaiger Mittelstellung fest anzudrücken, werden noch die neben den Schienen kurz vor der Weiche anzubringenden Druckhebel erwähnt, wie sie in Oesterreich mehrfach angewandt und von Max Jüdel in Braunschweig für Fr. 188 pro Stück zu beziehen seien. Die Versammlung erklärt es für wünschenswerth, dass dem Apparate eine grössere Aufmerksamkeit als bisher zugewendet werde.

Bei dieser Gelegenheit wird auch die Frage angeregt, ob am Zungendrehpunkt ein Drehbolzen oder eine Laschen-