Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 25/26 (1895)
Heft: 26

Inhaltsverzeichnis

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: 26.07.2025

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

INHALT: Internationale technische Einheit im Eisenbahnwesen. — Die neue Tonhalle in Zürich. VIII. (Schluss.) — Die elektrischen Lokomotiven der Baltimore und Ohio Eisenbahn-Gesellschaft. — Miscellanea: Schwurplatzbrücke in Budapest. Der transatlantische Verkehr. Sicherungsarbeiten im kapitolinischen Hügel zu Rom. Schweiz. Bundesrat. Elektr. Vollbahn in Meckenbeuren-Tettnang. Eine Höhe von 4698 *m*. Die 5000ste Lokomobile. — Konkurrenzen: Bau einer festen Strassenbrücke über den Rhein bei Worms. Erlangung von Entwürfen für sechs Flachreliefs in der Eingangshalle des Bundesgerichtspalastes zu Lausanne. Unregelmässigkeiten bei Wettbewerbungen. Rathaus in Weipert (Böhmen). Friedhof-Anlage in Lugano. — Nekrologie: † Joseph Bells. — Litteratur: Der Zeitungskatalog von Haasenstein & Vogler für das Jahr 1896. — Vereinsnachrichten: Société des ingénieurs et architectes suisses.

Abonnements-Einladung.

Auf den mit dem 4. Januar 1896 beginnenden XIV. Jahrgang der „Schweizerischen Bauzeitung" kann bei allen Postämtern der Schweiz, Deutschlands, Oesterreichs und Frankreichs, ferner bei sämtlichen Buchhandlungen, sowie auch bei HH. **Meyer & Zeller Nachfolger** in **Zürich** und bei dem Unterzeichneten zum Preise von 20 Fr. für die Schweiz und 25 Fr. für das Ausland abonniert werden. Mitglieder des Schweiz. Ingenieur- und Architektenvereins oder der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker geniessen das Vorrecht des auf 16 Fr. bezw. 18 Fr. (für Auswärtige) ermässigten Abonnementspreises, sofern sie ihre Abonnementserklärung einsenden an den

Zürich, den 28. Dezember 1895.

Herausgeber der Schweizerischen Bauzeitung:
A. Waldner, Ingenieur
32 Brandschenkestrasse (Selnau), Zürich.

Internationale technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Mitgeteilt von *A. Bertschinger*,
Kontrolingenieur beim schweiz. Eisenbahndepartement in Bern.

Im Oktober des Jahres 1882 trat in Bern, anlässlich der Betriebs-Eröffnung der Gotthardbahn, auf die Einladung des schweizerischen Bundesrates hin, eine Konferenz von Eisenbahn-Fachmännern der Schweiz und ihrer vier Grenzstaaten zusammen, um die baulichen Bedingungen zu diskutieren, welchen das Rollmaterial der Eisenbahnverwaltungen zu entsprechen habe, um im internationalen Verkehr unbeanstandet von den Linien eines Landes auf die des anderen übergehen zu können.

Die Resultate dieser Verhandlungen sind von den Regierungen der an der Konferenz vertretenen Staaten geprüft und im Mai 1886 in einer zweiten internationalen Konferenz bereinigt worden. Die Beschlüsse dieser Konferenz wurden in die sechs Artikel des Schlussprotokolls vom 15. Mai 1886 zusammengefasst. Der Art. I dieses Protokolls bestimmt die Grenzen, innerhalb welcher die Spurweite der Bahngeleise sich bewegen darf. Im Art. II sodann sind die Bestimmungen zusammengestellt, denen das Rollmaterial der Eisenbahnen zu entsprechen hat, damit es aus Gründen seiner Bauart von dem internationalen Verkehr nicht ausgeschlossen werden darf. Die Artikel III bis VI enthalten Bestimmungen über den Zusammentritt neuer Konferenzen zum Zwecke der Vervollständigung oder Aenderung der vereinbarten Bestimmungen, den Beitritt weiterer Staaten zu den getroffenen Abmachungen und das Inkrafttreten resp. die Kündigung der Vereinbarung.

Gleichzeitig wurden auch in getrennten Verhandlungen Vorschriften festgestellt, betreffend die zollsichere Einrichtung der Eisenbahnwagen im internationalen Verkehr.

Die vorbehaltene Genehmigung der vereinbarten Bestimmungen wurde von den Parlamenten der Staaten erteilt und konnten die Vereinbarungen mit April 1887 in Kraft gesetzt werden.

Seither haben sich noch eine Reihe weiterer Staaten Europas den Beschlüssen der Konferenz vom Jahre 1886 angeschlossen, nämlich:

Rumänien	im Januar	1887
Niederlande	„ März	1887
Serbien	„ Juli	1888
Griechenland	„ Mai	1890
Belgien	„ Juni	1890
Bulgarien	„ Juni	1891

Anlässlich der Konferenzen wurde betont, dass die Möglichkeit gewahrt werden müsse, die verschiedenen technischen Fragen nötigenfalls nochmals prüfen zu können, um so, wenn möglich, zu einer noch vollständigern Einheit im Eisenbahnwesen zu gelangen. Das getroffene Abkommen trägt, wie oben angedeutet ist, dieser Ansicht Rechnung, indem es die Einberufung neuer Konferenzen vorsieht und zweifeln wir nicht daran, dass es von der Fachwelt der bei der Vereinbarung beteiligten Staaten lebhaft begrüsst wird, dass der schweiz. Bundesrat neuerdings die Initiative ergriffen hat zum weitern Ausbau der internationalen technischen Einheit im Eisenbahnwesen.

Zehn Jahre nach dem Zusammentritte der letzten Konferenz werden sich, der am 9. Dezember a.c. ergangenen Einladung des schweiz. Bundesrates Folge gebend, im nächsten Frühjahr Fachmänner der Grosszahl der Staaten des europäischen Kontinents, deren Eisenbahnen mit der sogen. „normalen Spur" gebaut sind und untereinander in direkter Verbindung stehen, neuerdings in Bern zusammenfinden, um über die Bedingungen, unter welchen der Uebertritt von Eisenbahnmaterial von einem Staat in den andern stattzufinden hat, zu beraten.

Der schweizerische Bundesrat hat für diese Verhandlungen der dritten internationalen Konferenz ein Programm vorgeschlagen, das die nachfolgenden 16 Punkte umfasst:

1. Feststellung derjenigen Bestimmungen der Art. I und II des Schlussprotokolls der II. internationalen Konferenz vom Mai 1886, welche unverändert bleiben sollen.
2. Verhandlungen über die Aenderungen an den Bestimmungen der Art. I u. II.
3. Ergänzungen der Bestimmungen des Art. II.
4. Verhandlungen über die Frage einer allgemeinen Begrenzungslinie für Güterwagen an Hand der vom schweiz. Bundesrate den Staaten mitgeteilten Konstatierung der innern Umhüllung der bestehenden Begrenzungslinien.
5. Aufstellung allgemeiner Bestimmungen betreffend Berücksichtigung der Krümmungen der Bahnlinien bei den Querschnittsmassen der Fahrzeuge von ausserordentlicher Länge.
6. Besprechung der Form der Mitteilungen über die zulässigen festen Radstände, in der Richtung, ob nicht die Verzeichnisse möglichst vereinfacht und die Bemerkungen thunlichst einheitlich gehalten und auf diejenigen beschränkt werden sollten, welche mit der Frage des zulässigen Radstandes in unmittelbarem Zusammenhange stehen.
7. Durchsicht der im Schlussprotokoll der Konferenz vom Mai 1886 enthaltenen Vorschriften über den Zollverschluss der Güterwagen im internationalen Verkehr.
8. Besprechung betr. Zusammenfassung der in der Konferenz vom Mai 1886 in zwei getrennten Protokollen niedergelegten Vereinbarungen über den zollsichern Verschluss der Güterwagen und die technische Einheit im Eisenbahnwesen.