Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **2/3 (1875)**

Heft 8

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://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 26. Februar 1875. No. 8.

„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. (Forts.) — Statistik der Unglücksfälle auf den russischen Eisenbahnen im Jahre 1874. — Rapport annuel de la Compagnie des omnibus de Paris. — Pariser Tramway. — Bötzbergbahn. — Bericht des schweiz. Bundesgerichts über seine Geschäftsführung im Jahre 1874. — Internationaler Eisenbahn-Frachtverkehr. — Kleinere Mittheilungen. Unfälle. — Eisenpreise. — Stellenvermittlung. — Anzeigen.
1. Beilage: Aus den Bundesrathsverhandlungen. — Verordnung zum Bundesgesetz vom 23. Dec. 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen. — Verordnung über die Militärtransporte auf Eisenbahnen. — Das Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen Deutschlands.
2. Beilage: Mittheilungen aus den Verhandlungen des zürcherischen Ingenieur- und Architekten-Vereins.

Berathungen der zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnbetriebe zu ergreifenden Maassnahmen. (Fortsetzung von Nr. 7.)

Frage No. 17.

„Welche Vorsichtsmaassregeln sind für den Fall erforderlich, dass die telegraphische Verbindung unterbrochen und das Abläuten und Rückmelden der Züge unmöglich ist?"

Es werden folgende Vorsichtsmaassregeln in Vorschlag gebracht und sämmtlich von der Versammlung als nützlich anerkannt:

a. Bei unterbrochener telegraphischer Verbindung müssen die Züge langsam fahren, und Locomotiv- wie Zugführer mit entsprechender, vom Stationsvorsteher vollzogener Ordre versehen werden.

b. Bei eingleisiger Bahn darf weder die fahrplanmässige Kreuzung von Zügen verlegt werden, noch ist das Ueberfahren von Stationen zu gestatten.

c. Soweit die Läutewerke an den Blockapparaten in Function geblieben sind, mögen diese zur Orientirung über den Gang der Züge resp. zur Signalgebung mit benutzt werden.

d. Die Wärter haben durch kräftige Hornsignale einander die Annäherung eines Zuges zu melden; schlimmsten Falls ist die Anmeldung des Zuges durch Laufzettel von Wärter zu Wärter zu bewirken.

e. Der Wärter soll eine gewisse Zeitlang nach dem Passiren eines Zuges das Haltesignal geben, um eine bestimmte Zeitdistanz zwischen den Zügen zu sichern.

Frage No. 18.

„Welche Maassregeln sind zu ergreifen, um unheilvollen Folgen einer durch Zerreissen einer Kuppelung herbeigeführten Zugtrennung auf freier Strecke wirksam vorzubeugen?"

Es wird erwähnt, dass die unheilvollen Folgen der Zugtrennungen häufig dadurch herbeigeführt sind, dass die Locomotivführer, sobald sie das Abreissen eines Zugtheiles merken, den vorderen Zugtheil zu früh zum Stehen bringen und so das Auflaufen des nachfolgenden Zugtheiles veranlassen. Man möge desshalb die Locomotivführer mit Instruction versehen, dass sie in solchen Fällen schleunigst bis zur nächsten, nöthigenfalls sogar bis zu der darauf folgenden Station durchzufahren und dort alsbald das Nöthige anordnen zu lassen haben, um die Abtrennung der Wagen unschädlich zu machen.

Im Uebrigen wird auf die Frage No. 19 Bezug genommen, deren Beantwortung gerade für etwaige Zugtrennungen von besonderer Bedeutung sei.

Die nun folgenden, auf Betriebsmittel bezüglichen Fragen sind inzwischen von den zu einer Subcommission zusammengetretenen Maschinen-Technikern bereits eingehend erörtert, und haben diese Erörterungen zu bestimmten Vorschlägen geführt, welche der Versammlung vorgelegt werden

Der Vorsitzende theilt zunächst noch mit Bezug auf die Tags zuvor gepflogenen Verhandlungen über das Signalwesen die Wünsche mit, zu denen sich die Locomotivführer auf der Mainzer Conferenz geeinigt haben. Dieselben verlangen vor Allem, dass womöglich in kürzester Frist auf allen Bahnen gleiche und der Sicherheit entsprechende Signale eingeführt werden. Speciell legen sie Werth auf gute Schlusslaternen an den Zügen und auf Signallaternen, welche durch Reflectoren auf genügend weite Entfernung sichtbar gemacht werden.

Die Versammlung erkennt diese Wünsche als berechtigt an und beschliesst, dass eine noch grössere Uebereinstimmung in den Signalordnungen, als in den letzten Jahren bereits gewonnen, zu erstreben sei.

Es wird hierbei constatirt, dass dies unschwer zu erreichen sein werde, da principielle Abweichungen nicht mehr vorhanden. Die etwaige Meinungsverschiedenheit darüber, ob Armsignale als Zwischensignale von besonderem Werth seien oder nicht, könne nach Maassgabe der vorliegenden Erfahrungen unbeachtet bleiben.

Frage No. 19.

„Gewähren die bisher üblichen Bremsen mit Kurbelbewegung ein genügend sicheres Mittel zur Verminderung der Fahrgeschwindigkeit, oder empfiehlt es sich, um in aussergewöhnlichen Fällen den Zug möglichst schnell anhalten zu können, andere Bremsvorrichtungen anzubringen?"

Zunächst wird folgende von der Subcommission vorgelegte Resolution unverändert angenommen:

Die Bremsen mit Kurbelbewegung sind als ein genügend sicheres Mittel zur Verminderung der Fahrgeschwindigkeit zu betrachten, sofern dieselben durch eingeübte zuverlässige Beamte bedient werden. Gleichzeitig wird empfohlen, ausgedehntere Versuche mit Bremsen anzustellen, welche das Gewicht der Locomotiven zur Hemmung des Zuges nutzbar machen, oder bei denen durch Continuität der Bremswirkung ein grösserer Effect erzielt werden kann.

Aus der Besprechung einzelner bestimmter Bremsvorrichtungen geht hervor, dass über deren Nutzen nach Lage der gewonnenen Erfahrungen und angestellten Beobachtungen noch keineswegs eine Uebereinstimmung in den Ansichten der Maschinen-Techniker herrscht. Namentlich bezieht sich diess auf die Lechatelier'sche Bremse. Die von einer Seite befürwortete Concentrirung der Bremsvorrichtungen in der Hand des Locomotivführers, wodurch eine schnellere und gleichmässige Wirkung erzielt werden soll, wird von anderer Seite mit Rücksicht darauf, dass derselbe gerade bei Unfällen verhindert sein könne, davon den wünschenswerthen Gebrauch zu machen, nur mit dem Vorbehalt als zweckmässig anerkannt, dass auch die einzelnen Bremser im Stande sein müssten, die Hemmvorrichtungen anzuziehen.

In Betreff der vorzugsweise besprochenen Lechatelier'schen und der Klotzbremsen an den Locomotiven erklärt sich die Majorität der Versammlung dafür, dass beide als geeignete Apparate für weitere Versuche zu benutzen seien.