Objekttyp: **Miscellaneous**

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

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

Heft 9

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 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-