**Zeitschrift:** Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrates der Gotthardbahn

**Herausgeber:** Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

**Band:** 20 (1891)

**Artikel:** Der Verband der Schweizerischen Eisenbahnverwaltungen an das Schweizerische Post- und Eisenbahndepartement

**Autor:** Dietler, H.

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-622947

**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:** 19.08.2025

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

Luzern, den 23. Jänner 1892.

# Der Verband der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen

an das

# schweizerische Post- und Eisenbahndepartement,

## Eisenbahn-Abtheilung,

## Bern.

Hochgeehrter Herr Bundesrath!

Mit Kreisschreiben Nr. 15551 vom 31. Oktober an die Direktion der Jura-Simplonbahn als Präsidialverwaltung des schweiz. Eisenbahnverbandes haben Sie 16 Postulate bezeichnet, über welche Sie zufolge eines Auftrages des hohen Bundesrathes mit sämmtlichen dem Verbande schweiz. Eisenbahnen angehörenden Gesellschaften verhandeln sollen.

Diese Verhandlungen wurden durch die Konferenz vom 23. November abhin eingeleitet, bei welcher die Bahnverwaltungen, aufgefordert, sich über die genannten Verbesserungsvorschläge auszusprechen, dieses in mündlichem Wege thaten. Hiebei machte sich das Bedürfniß geltend, diese Meinungsäußerung der Bahnen in schriftliche Form zu bringen, einerseits um eine Reihe von Angaben, namentlich aber Zahlenangaben zu fixiren, anderseits aber auch um die Vernehmlassung der Bahnen zu ergänzen. Dieses letztere zeigte sich als nothwendig, einmal wegen der verhältnißmäßig kurzen Zeit, in welcher die Bahnen sich über so zahlreiche und so wichtige Neuerungen und deren Tragweite namentlich auch in finanzieller Beziehung zu orientiren und schlüssig zu machen hatten, und sodann auch mit Rücksicht auf einzelne Bemerkungen Seitens des Inspektorates, welche neue Informationen und Untersuchungen veranlassen mußten.

Sei es nun, daß das verehrliche Departement auf dem Wege weiterer Verhandlung, wie der Auftrag des hohen Bundesrathes lautet, oder auf dem Wege des Antrages an den Bundesrath zur Beschlußfassung im Sinne des Art. 31 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 vorzugehen gedenkt, ersuchen wir, die nachfolgenden Auseinandersetzungen und Erwägungen einer eingehenden und wohlwollenden Prüfung zu unterziehen.

**Postulat 1** lautet:

„Erstellung von Blockstationen, wo die Züge in geringern Abständen verkehren, als die Stationsdistanz bedingt."

Durch dieses Postulat wird hinsichtlich des Abstandes in der Aufeinanderfolge zweier Züge in derselben Richtung das Prinzip der Raumdistanz aufgestellt, im Gegensatz zu dem Prinzipe der Zeitdistanz, welches in dem bisherigen allgemeinen Reglement über den Fahrdienst, Art. 48, als Regel eingeführt und bis in die letzte Zeit beinahe auf allen schweizerischen Bahnen festgehalten worden ist.

Art. 48 des in Kraft stehenden allgemeinen Fahrdienstreglementes lautet:

„Abstand zwischen den Zügen."

„Auf den Bahnstrecken mit Gefäll von 15 ‰ und darüber dürfen sich die Züge nur in Abständen von mindestens 10 Minuten oder auf Stationsdistanz folgen. Auf kleineren Gefällen oder Steigungen muß der Abstand zwischen den Zügen mindestens 5 Minuten betragen.

Ausnahmen sind nur da zulässig, wo zwischen zwei Stationen hinreichende Sicherheitseinrichtungen bestehen . . . . ."

In dieser Vorschrift ist bloß für große Gefälle, jedoch nicht als obligatorisch, das Fahren in Stationsdistanz erwähnt. Die Gotthardbahn hat von Anfang an laut § 52 ihrer „Instruktion für das Zugspersonal" die Stationsdistanz für Züge, welche auf den Bergstrecken Erstfeld-Biasca, Bellinzona-Lugano und Lugano-Chiasso verkehren, deren größtes Steigungsverhältniß überall 15 ‰ übersteigt, vorgeschrieben. Die Centralbahn hat auf einzelnen Strecken Blocksignale zwischen die Stationen eingelegt, und die Züge verkehren daher auf diesen Strecken in Raumdistanz.

Das Fahren in Zeitdistanz hat den Nachtheil, daß deren Einhaltung in Frage gestellt ist, sobald ein vorausgehender Zug auf offener Strecke langsamer fährt, beziehungsweise ganz stille steht, während der nachfolgende Zug seine Geschwindigkeit beibehält, eventuell auch erhöht. Um für solche Fälle das Aufrennen der Züge zu vermeiden, bestimmt Art. 40 des allgemeinen Fahrdienstreglementes:

„Unvorhergesehene Fälle und höhere Gewalt ausgenommen, soll kein Zug und keine Maschine außerhalb den Stationen halten.

Wenn aus irgend einer Ursache ein Zug zwischen zwei Stationen angehalten wird, so hat der Zugführer dafür zu sorgen, daß derselbe sofort auf beiden Seiten durch die vorschriftsmäßigen Signale gedeckt wird. Die Signale nach rückwärts müssen vor allen anderen zuerst angebracht werden."

Mit Kreisschreiben Nr. 9871/27 vom 14. Juli 1891 verlangte das Eisenbahndepartement mit Bezugnahme auf das Steckenbleiben von Zügen und die bezüglichen Vorschriften in Art. 117 des allgemeinen Fahrdienstreglementes, es sei das Personal ausdrücklich darauf aufmerksam zu machen,

a) daß die Deckung des Zuges auch dann nicht unterlassen werden dürfe, wenn dieser, ohne daß er eigentlich stecken geblieben wäre, aus irgend einem Grunde zwischen zwei Stationen zum Stehen gebracht wurde;
b) daß, wenn die Deckung in einem Tunnel nöthig wird, anstatt der rothen Fahne rothes Licht anzuwenden ist und mit Rücksicht auf die Möglichkeit, daß dieses in Folge Rauches nicht gehörig sichtbar wäre, Knallsignale gelegt werden müssen.

Die Verwaltungen unterließen nicht, sofort Dienstbefehle in diesem Sinne an ihr Personal zu erlassen. Sie konnten sich jedoch nicht verhehlen, daß diese Vorschriften eine ungenügende Sicherheit bieten, weil deren Durchführung in vielen Fällen auf anderweitige praktische Schwierigkeiten und Uebelstände stoßen muß.

Dieses ist namentlich der Fall, wenn ein Zug anhält, ohne stecken zu bleiben, und die Ursache seines Aufenthaltes eine vorübergehende, voraussichtlich sehr kurz dauernde ist. In diesem Falle ist das Decken des Zuges unter den gewöhnlichen Verhältnissen unverhältnißmäßig zeitraubend, und der deckende Zugsbeamte hat zu befürchten, daß der Zug ohne ihn abzuwarten weiter fährt. Geschieht dieses nicht, so bleibt der Zug gleichwohl in demjenigen Zeitraum ungedeckt, welcher nöthig ist, um das Deckungssignal, nachdem es gedient hat, und den Angestellten, der damit beschäftigt war, wieder zum Zuge zurückgelangen zu lassen.

Die Bahnverwaltungen wiesen daher die Frage der Zugssicherung auf offener Strecke gegen nachfolgende Züge an ihre technische Kommission zur Prüfung, in der Meinung, daß eine vollständigere Erreichung des Zweckes als mit den bestehenden Vorschriften möglich ist, angestrebt werden solle, daß dabei auch das Anhalten der Züge vor den Stationsabschlußsignalen in's Auge zu fassen und zu erwägen sei, ob nicht zu dem Fahren in Stationsdistanz überzugehen wäre.

Mit Schreiben Nr. 342 vom 11. September 1891 gab die Präsidialverwaltung des schweiz. Eisenbahnverbandes dem schweiz. Eisenbahndepartement Kenntniß von diesem Vorgehen.

Inzwischen waren einzelne Verwaltungen bereits von sich aus zur Einführung des Fahrens auf Stationsdistanz übergegangen. So die Gotthardbahn durch Schlußnahme vom 1. September 1891, welche Schlußnahme am 1. Oktober, d. h. mit Beginn des Winterfahrplanes 1891/92 ihre praktische Durchführung fand. Am 5. September hat das Direktorium der schweiz. Centralbahn im Prinzipe denselben Beschluß gefaßt, und es wird seit Kurzem auf dem ganzen Netze der Centralbahn auf Stationsdistanz mit telegraphischer Rückmeldung gefahren mit Ausnahme der Strecke Pratteln-Sissach. Auf der Strecke Pratteln-Olten-Aarau ist die Erstellung von Blocksignalen in Aussicht genommen.

Als die Bahnverwaltungen in einer Konferenz vom 19. November abhin Ihre Postulate einer gemeinsamen Berathung unterzogen, lag ihnen neben diesen Thatsachen auch schon das Gutachten der technischen Kommission zu Gunsten des Fahrens auf Stationsdistanz vor. Sie wurden daher einstimmig schlüssig, dieses Prinzip anzunehmen.

Damit will nun Folgendes gesagt werden. Es tritt allgemein für den Abstand zwischen den Zügen (Art. 48 des allg. Fahrdienstreglementes) die Raumdistanz an Stelle der Zeitdistanz. Diese Raumdistanz wird in der Regel mit einer Stationsdistanz zusammenfallen. Dieselbe kann auch auf die Entfernung zweier oder mehr aufeinanderfolgender Stationen ausgedehnt werden, wenn die Züge in so großen Zeitabständen aufeinander folgen, daß dieses zulässig ist.

Es gibt aber Verhältnisse außerordentlicher Art, namentlich in der Nähe großer Stationen, in welche verschiedene Linien einmünden; dieselben bringen es mit sich, daß auf eine oder zwei Stationen weit im Umkreis der Hauptstation eine und dieselbe Strecke von Zügen verschiedener Linien befahren werden muß. Dazu kommt, daß diese Züge wegen der Anschlußverhältnisse im Hauptbahnhofe annähernd gleichzeitig eintreffen sollen. Damit in solchen Fällen die Züge möglichst wenig durch die Fahrdisziplin aufgehalten werden, ist es nothwendig, den Zugsabstand auf den Bruchtheil einer Stations-Entfernung zu beschränken, die Stationsdistanz somit durch kleinere Blockdistanzen zu ersetzen, indem erstere je nach Bedürfniß in zwei oder mehr Untertheile zerlegt wird.

Sodann ist es nothwendig, daß die Endpunkte der Raumstrecken, auf die gefahren werden darf, mit Signaleinrichtungen versehen werden, wodurch das Einhalten der vorgeschriebenen Distanz gesichert wird. Sind diese Endpunkte gewöhnliche Stationen, so werden sie damit zu Signalstationen und genügen ihre Einrichtungen ohne Weiteres, sofern sie mit elektrischen Telegraphen ausgerüstet sind; liegen dieselben auf offener Strecke, so sind Blockstationen zu erstellen.

Die schweizerische Centralbahn hat, wie wir schon angedeutet haben, solche Stationen zwischen Basel und Pratteln, Olten und Aarburg, Bern und Zollikofen, ebenso die Jura-Symplonbahn zwischen Lausanne und Renens, Biel und Reuchenette, seit Jahren im Betriebe. In wie weit auf andern Bahnen ein gleiches Bedürfniß vorliegt, ist hier nicht zu erörtern. Es genügt zu bemerken, daß es nicht auf allen Bahnen der Fall ist, und daß, wo es eintritt, entsprechend verfahren werden soll. Die Jura-Simplonbahn hat für solche Einrichtungen eine Ausgabe von 40,000 Fr. schon in ihr Büdget eingestellt, und es mag hiebei bezüglich der finanziellen Tragweite bemerkt werden, daß damit auch eine jährliche Vermehrung der Betriebsausgaben auf ihrem Netze im Betrage von 10,000 Fr. verbunden sein wird.

Indem die Bahnen in dieser ersten Frage einig sind, glauben sie damit auch mit dem Eisenbahndepartement und seinem ersten Vorschlage zu Verbesserungen im Betriebe sich in Uebereinstimmung zu befinden.

Sie werden in diesem Sinne neue Vorschriften aufstellen und dieselben in das eben in einer Umarbeitung befindliche allgemeine Reglement über den Fahrdienst einfügen und s. Z. dem Departemente zur Genehmigung vorlegen.

Gemäß den vom deutschen Bundesrath gefaßten Beschlüssen lautet die im Bahnpolizei-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands enthaltene staatliche Vorschrift über Abfahrt der Züge, § 25 (1) folgendermaßen:

„Züge, zu welchen auch einzeln fahrende Lokomotiven zu rechnen sind, dürfen nur mit Erlaubniß des dienstthuenden Stationsbeamten von einer Station abfahren und einander nur in Stationsabstand folgen."

Die schweizerischen Bahnen glauben, daß mittelst dieser Hauptbestimmung auch die Züge in offener Strecke und die Züge, welche vor Bahnhofabschlußsignalen stehen, am wirksamsten geschützt werden. Dabei hat es die Meinung, daß kein Zug als auf einer Station angekommen gemeldet werden darf, bevor er in die Station eingefahren und so aufgestellt ist, daß er nach beiden Richtungen gedeckt wird. Die Bahnen bekennen sich damit zu dem System des absoluten Blocksystemes im Gegensatz zu dem sogenannten Permissiv-Blocksystem.

**Postulat 2** lautet:

„Sicherung freier Fahrt mittelst telegraphischer Anfrage auf der vorliegenden Station vor Abgang der Züge."

Postulat 2 ist als eine Ausführungsbestimmung zu Postulat 1 zu betrachten und es ist in erster Linie darauf hinzuweisen, daß das deutsche Bahnpolizei-Reglement vom 30. November 1885 eine solche Bestimmung nicht enthält. Die staatlichen Organe Deutschlands hielten es nicht für geboten, über die Art und Weise, wie die Verständigung der Stationen unter sich stattzufinden habe, eine Reglementirung eintreten zu lassen. Wenn wir in Erwägung ziehen, daß es hiezu verschiedene Mittel und Systeme gibt, welche entweder gleichwerthig sind, oder unter verschiedenen Verhältnissen verschiedenen Werth haben, so daß in einem Falle das eine, im anderen Falle das andere, nicht aber ein System für alle Fälle den Vorzug verdient, so scheint uns die Beschränkung der staatlichen polizeilichen Vorschrift auf das Wesentliche, das Festhalten der Raumdistanz für den Abstand der Züge oder in anderen Worten das Fahren auf Stationsdistanz und die Bezeichnung des für die Abfahrtsbewilligung verantwortlichen Beamten als sachgemäß und als das Ergebniß einer weisen Ueberlegung und Maßhaltung. Wir gestatten uns deßhalb, den hohen Bundesrath zu ersuchen, in ähnlicher Weise zu verfahren und den Bahnen Freiheit in der Wahl des Verfahrens zu gestatten. Wir glauben, es wäre dies richtiger, als zum Voraus auf bloße auswärtige Informationen hin, welche ja ohnehin immer im Sinne der Empfehlung des bei dem Angefragten gebräuchlichen Systemes ausfallen, und ohne jegliche eigene Erfahrung, somit nach rein büreaukratischer Methode den Bahnen zwangsweise ein Verfahren aufzuerlegen, in welchem diese sogar eine Schädigung des Betriebsdienstes in anderer Richtung erblicken.

Die Sache selbst betreffend bestehen zwei Hauptsysteme der Verständigung: erstens durch Signale, die sogenannten Blocksignale; zweitens mittelst telegraphischer (eventuell telephonischer) Korrespondenz. Das erstere wird von den Bahnen für einzelne, besonders stark mit Zügen belastete Strecken studirt, steht jedoch hier nicht in Frage.

In Frage steht bloß, ob der Erlaubniß zum Vorrücken eines Zuges, welche eine Station der rückliegenden ertheilt, eine bezügliche Anfrage von dieser vorhergehen soll. Das Postulat des Eisenbahndepartementes deutet an, daß das Departement die Frage zu bejahen geneigt ist. Die technische Kommission der Bahnverwaltungen hat dagegen den letzteren das sogenannte „Rückmeldesystem" vorgeschlagen. Es besteht daher hierüber eine gewisse Meinungsverschiedenheit, welche uns nöthigt, auf die Sache näher einzutreten.

Es ist selbstverständlich, daß die Zugsmeldungen im Allgemeinen den Telegraphen sehr in Anspruch nehmen. Die Gotthardbahn hat konstatirt, daß so lange die Rückmeldungen auf die Bergstrecke beschränkt waren, täglich ca. 250 Depeschen für Rückmeldungen abgegeben wurden. Seit dem 1. Oktober werden täglich etwa 800 Zugsrückmeldedepeschen befördert. Im Oktober 1891 betrug die Zahl der Zugsrückmeldungen 28,268, im November

26,632. Obschon die Gotthardbahn über drei Korrespondenzdrähte verfügt, so war im Oktober der Telegraph so belastet, daß es vorgekommen ist, daß dringliche Diensttelegramme zwischen der Centralverwaltung und der Station Chiasso stundenlang nicht durchdringen konnten. Mittelst der telegraphischen Anfrage wird die Zahl dieser Depeschen und damit auch der Nachtheil der Belastung des Telegraphen geradezu verdoppelt.

Auf dem Netze der Jura-Simplonbahn sind am 30. und 31. Oktober probeweise Versuche auf verkehrsreichen einspurigen und doppelspurigen Linien, und zwar zwischen Renens und Yverdon und zwischen Nyon und Lausanne mit dem System der freien Fahrt auf Anfrage und am 13. November solche mit dem Rückmeldesystem gemacht worden. Die Depeschen wurden so kurz wie möglich abgefaßt und nur soweit absolut nothwendig quittirt. Trotzdem war es auf diesen Linien und bei diesem Verfahren nicht mehr möglich, den Fahrplan einzuhalten. Die Züge wurden derart verspätet, daß die Versuche eingestellt werden mußten. Der Telegraphendraht war fortwährend in Anspruch genommen und es konnten selbst Fakultativzüge nicht mehr eingeleitet werden.

In wie weit man in Folge dessen genöthigt sein wird, neue Drähte zu Hilfe zu ziehen, und wie weit man hiebei sich des Drahtes für die Glockensignale wird bedienen können, wird Sache der Erfahrung sein und zum Voraus nicht bestimmt werden können.

Was das Auskunftsmittel der Benützung der Glockensignalleitungen betrifft, ist Folgendes zu bemerken:

In erster Linie müssen die Drähte vorhanden sein. Nach dem Geschäftsberichte des Bundesrathes pro 1890 sind auf der Jura-Simplonbahn 60 % und auf der Nordostbahn 67 % der in Aussicht genommenen Glockensignal-Strecken noch nicht mit dem Signalmittel versehen. Es ist aber anzunehmen, daß die Zugsmeldungen auf allen Strecken nothwendig seien, welche für Glockensignale vom Departemente bestimmt wurden.

Hiezu kommt die Frage, ob die Glockendrähte mit Vortheil Verwendung finden könnten.

Darüber sagt der Signalspezialist Kohlfürst auf Seite 268, Band I seines bekannten Werkes:

„Obwohl eine solche Doppelbenutzung vortheilhaft erscheinen mag, insofern sie die beabsichtigten Zwecke „mit geringeren Anlage- und Unterhaltungskosten zu erreichen gestattet, so darf doch dieser Gewinn nicht etwa „dazu verlocken, durch sie die für die elektrischen Signal-Einrichtungen der Bahnen unbedingt nothwendige Sicherheit „und Zuverlässigkeit in ihrer Wirkung auf's Spiel zu setzen. Diese Zuverlässigkeit ist ganz wesentlich bedingt „durch möglichste Vollkommenheit der Leitung; in diese trägt man aber um so mehr Fehlerquellen hinein, je mehr „Apparate, Batterien und Umschaltvorrichtungen man in sie einschaltet. Das Telegraphiren auf einer Läutewerks-„linie erfolgt also immer auf Kosten des Signalisirens (Läutens) und dies ganz besonders dann, wenn auch „von der Strecke aus Glockensignale oder Hilferufe gegeben werden. Natürlich muß umgekehrt auch das Telegraphiren „unterbrochen werden, wenn geläutet werden soll."

Aus diesem kompetenten Urtheil eines Fachmannes kann wohl mit Sicherheit geschlossen werden, daß bei starkem Zugsverkehr und dem dadurch hervorgerufenen öfteren Läuten und Telegraphiren bei dieser Doppelbenutzung Unzukömmlichkeiten entstehen.

Die Jura-Simplonbahn schätzt ihren Bedarf an neuen Drähten auf 832 Kilometer mit einer einmaligen Ausgabe von 180,000 Fr. und einer jährlichen Mehrbelastung der Betriebskosten von 70,000 Fr. Dieser Draht muß von Station zu Station abgeschlossen und darf nicht durchgehende Leitung sein.

Bei dem einfachen Rückmeldeverfahren sind diese Bedenken geringer, zum Theil ganz ausgeschlossen. Wir geben hienach eine Darstellung davon, wie dasselbe auf der Gotthardbahn gegenwärtig gehandhabt wird.

Nach den auf der Gotthardbahn gültigen Vorschriften über die Rückmeldung der Züge haben die Stationen die Ankunft der Züge jeweilen sofort und unaufgefordert der von denselben zuletzt berührten Station anzumelden, und es darf diese einen weitern Zug erst abgehen lassen, nachdem ihr die Ankunft des vorausgegangenen Zuges angezeigt worden ist. Diese Anzeige, welche von der Unterschrift des dienstthuenden Stationsbeamten begleitet sein muß, geschieht kurz mit den Worten: „Zug x hier! N. N." Erfolgt diese Anzeige in nützlicher Zeit nicht, so

hat sich diejenige Station, welche einen Zug zu expediren hat, bei der in der Richtung des zu expedirenden Zuges zunächst gelegenen Station über das Verbleiben des vorausgegangenen Zuges zu erkundigen. Die daherige Anfrage geschieht kurz mit den Worten: „Ist Zug x dort?", und hat die Unterschrift des Fragestellers zu tragen. Nur wenn auf eingeleisigen Strecken zwischen zwei in gleicher Richtung verkehrenden Zügen ein Zug in entgegengesetzter Richtung kursirt, kann auf die Rückmeldung des ersten Zuges verzichtet werden, weil das Eintreffen des Gegenzuges beweist, daß die Strecke frei ist.

Die Depeschenstreifen, welche solche Zugsanzeigen und Zugsnachfragen betreffen, müssen sorgfältig aufbewahrt werden. Ueberdies liegt auf jeder Station eine Kontrole für ankommende und für abgehende Zugsanzeigen nach folgendem Muster auf:

Kontrole für ankommende Zugsanzeigen.

| Monat. 1 | Tag. 2 | Aufgabestation. 3 | Text. 4 | Unterschrift des Aufgebers. 5 | Ankunftszeit der Notiz. 6 St. | 6 M. | Unterschrift des zugsabf. Beamten als Zeichen der genommenen Einsicht. 7 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ..... | ..... | ..... | Zug ..... hier | ..... | ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |

Kontrole für abgehende Zugsanzeigen.

| Monat. 1 | Tag. 2 | Bestimmungsstation. 3 | Text. 4 | Unterschrift des Aufgebers. 5 | Aufgabezeit der Notiz. 6 St. | 6 M. | Zeit der Abtelegraphirg. 7 St. | 7 M. | Unterschrift des die Notiz abspielenden Telegraphisten. 8 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| ..... | ..... | ..... | Zug ..... hier | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | „ ..... „ | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| ..... | ..... | ..... | „ ..... „ | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |

In ähnlicher Weise wird auf der Centralbahn verfahren, wo ebenfalls die Kontrole für die Zugsanzeigen eingeführt ist und sämmtliche Züge rückgemeldet werden.

Das System der Rückmeldungen, welches bei der Gotthardbahn seit dem Jahre 1882 praktizirt wird, hat sich in jeder Beziehung gut bewährt. Dasselbe hat vor dem System des Bahnfreifragens den großen Vorzug der Einfachheit, weil dabei nur eine einzige telegraphische Korrespondenz erforderlich ist, während bei dem letztern System zwei Telegramme nöthig sind.

Sodann bietet das Rückmeldeverfahren wenigstens die gleiche, wenn nicht eine höhere Sicherheit als das Bahnfreifrageverfahren. Denn wenn die Rückmeldung eines Zuges unterlassen wird, so ist diejenige Station, welche einen Zug nach der Rückmelde-Station expediren will, verpflichtet, sich bei dieser vor Ablassung des Zuges nach der Ankunft des vorausgegangenen Zuges zu erkundigen. Die Nachlässigkeit der einen Station kann demnach

durch die Wachsamkeit der andern Station immer noch korrigirt werden. Unterläßt dagegen umgekehrt bei dem System des Bahnfreifragens diejenige Station, welche einen Zug zu expediren hat, die Anfrage über freie Bahn zu stellen, so ist dieses Versäumniß nicht mehr gut zu machen. Während daher beim Rückmeldeverfahren außer dem zugsabfertigenden Beamten, welcher in erster Linie dafür verantwortlich ist, daß der Zug nicht abgelassen wird, bevor die Bahn frei gegeben ist, auch der Beamte einer zweiten Station in gleichem Sinne und unter Mitverantwortlichkeit thätig sein muß, so liegt hinwiederum beim Bahnfreifragen die Verantwortlichkeit ausschließlich beim zugsabfertigenden Beamten derjenigen Station, von welcher der Zug abzugehen hat.

Wenn sodann noch die auf der Gotthardbahn und der Centralbahn bereits im Gebrauch stehende Kontrole für ankommende und für abgehende Zugsanzeigen eingeführt wird, so ist alle Gewähr für die Zuverlässigkeit des Rückmeldeverfahrens vorhanden. Aus der in der Kontrole für ankommende Zugsanzeigen enthaltenen Rubrik „Ankunftszeit der Notiz" ist sofort zu ersehen, ob der abgegangene Zug auf der nächsten Station angekommen ist oder nicht, beziehungsweise ob derselbe zurückgemeldet worden ist oder nicht, und es wird der zugsabfertigende Beamte, so lange diese Rubrik nicht ausgefüllt ist, keinen Zug in der Richtung des vorausgegangenen Zuges ablassen. Umgekehrt kann der zugsabfertigende Beamte sich aus den beiden letzten Rubriken der Kontrole für abgehende Zugsanzeigen jederzeit sofort darüber orientiren, ob die Rückmeldung stattgefunden hat oder nicht. Was endlich die Frage betrifft, ob alle Züge zurückgemeldet, oder Ausnahmen, wie sie von der Gotthardbahn gestattet worden sind, als zulässig erklärt werden sollen, so finden wir, daß in demjenigen Fall, für welchen die Gotthardbahn eine Ausnahme bewilligt hat, die Rückmeldung allerdings unterlassen werden kann. Immerhin könnten die Bahnen, auf welchen Zugsmeldungen vorkommen, sich auch dazu verstehen, auf Verlangen die regelmäßige Rückmeldung aller Züge anzuordnen.

Schließlich theilen wir noch mit, daß einzelne Verwaltungen der Ansicht sind, daß das Telephon mit Vortheil für die Zugsmeldungen verwendet werden könne, weil dasselbe jedenfalls den gleichen Werth hat, wie die sogenannten Klopferapparate für Telegramme, welch letztere nach den Mittheilungen des Herrn William Henry Preece am vorjährigen internationalen elektrotechnischen Kongreß zu Frankfurt über die Fortschritte der Telegraphie und Telephonie in England dort die weitaus beliebtesten Instrumente sind, woraus hervorgeht, daß wenn in England im Telegraphenverkehr die Schreibapparate durch die Klopferapparate ersetzt und diese mehr und mehr angewendet werden, für die Zugsmeldungen ebenfalls füglich statt des geschriebenen Telegrammes das Telephon benutzt werden darf.

Im Uebrigen wiederholen wir den Antrag, es möge das Meldeverfahren den Bahnen festzustellen überlassen bleiben und einzig vorgeschrieben werden, daß ein Zug nur mit Erlaubniß des dienstthuenden Beamten von einer Station abfahren darf (§ 25 Abs. 1 des deutschen Bahnpolizeireglements).

Auf Linien mit schwachem Verkehr, auf denen nur eine Zugskomposition zwischen den Endpunkten der ganzen Linie hin und her fährt, der Verkehr eines zweiten Zuges somit nicht vorkommt, sind die Zugsmeldungen überhaupt nicht nöthig.

**Postulat 3** lautet:

„Anbringung der Einfahrtssignale in einer Entfernung von den Stationen, welche gestattet, daß der durch dieselben angehaltene Zug, ohne Gefährdung des Verkehrs auf den Stationsgeleisen, hinter das Signal gestellt und durch dieses gedeckt werden kann."

Die Bahnverwaltungen sind der Ansicht, daß die Bahnhofabschlußsignale so gestellt sein müssen, daß jeder in die Station eingefahrene Zug durch dieselben vollständig gedeckt ist.

Kein Zug soll das auf Halt gestellte Signal überfahren. Dieser Satz liegt dem allgemeinen Signalreglement zu Grunde, wie aus Art. 1, zweitletzter Absatz, und Art. 27 desselben hervorgeht.

Der vor dem Stationsabschlußsignale, somit auf offener Strecke stehende Zug ist durch die Bestimmung, daß nur in Stationsdistanz gefahren werden darf, Postulat I, gesichert.

Diese Bestimmungen sind klar und genügend; sie sind logisch mit den vorangehenden Bestimmungen verknüpft.

Bei der Fassung, welche das Postulat gefunden hat, sind die Verwaltungen indessen darüber im Zweifel geblieben, ob sie hiemit die Auffassung des Departementes richtig wiedergegeben haben. Man hat sich gefragt, will das Departement nicht vielmehr, entgegen dem bestehenden Signalreglement, das auf „Halt" gestellte Abschlußsignal von dem dadurch auf der Strecke angehaltenen Zuge überfahren und denselben noch vor der Station so Aufstellung nehmen lassen, daß einerseits auf der Station der Verkehr nicht gestört und anderseits der Zug doch durch das Abschlußsignal gegen die Strecke zu gedeckt sei.

Eine solche Auffassung vorausgesetzt, müßten die Verwaltungen entschieden gegen die Brechung des wichtigen, bestehenden Grundsatzes des Signalreglementes, wonach das Haltsignal nicht überfahren werden darf, Einspruch erheben. Es wäre dieses die Aufhebung einer im höchsten Grade der Betriebssicherheit dienenden Vorschrift.

Die Verwaltungen haben sodann ausgerechnet, in welche Entfernung von der Endweiche der Station unter obgenannter Voraussetzung das Signal zu stehen käme. Wenn man die Länge des Zuges, den nöthigen Abstand vom Signal, ferner die Länge eines zweiten Zuges, welcher auf der Station manövrirend über die Endweiche hinausfahren soll, ohne mit dem daselbst stehenden Zuge zusammenzustoßen, in Berechnung zieht, so wird man wohl nicht zu weit gehen, wenn man diese Entfernung zu 800 Meter annimmt. Damit wären viele Uebelstände verbunden, namentlich bei Zugskreuzungen, abgesehen davon, daß es Stationen gibt, welche keine 1600 Meter weit von einander entfernt sind. Bei der Gotthardbahn und den meisten andern Bahnen würde es unmöglich sein, die Stellung des Signals an einem so fernen Punkte von der Station aus zu sehen, womit ein wesentliches Moment zur Erhöhung der Betriebssicherheit verloren gehen würde. Auch für den ankommenden Zug ist es wichtig, wenn die Stellung des Signals nicht an eine bestimmte Distanz gebunden ist, sondern den örtlichen Verhältnissen angepaßt werden kann. Man wird es also so viel möglich vermeiden, die Signale in Tunnels, Einschnitte zu stellen, von wo aus sie nicht leicht gesehen werden können, oder auf starke Steigungen, auf denen einem angehaltenen Zuge die An- und Weiterfahrt erschwert wird. Es ist zwar jetzt schon nicht immer möglich, alle Hindernisse zu umgehen, aus denen dem Betrieb Erschwernisse erwachsen. Es liegt im Interesse der Sicherheit, dieselben nicht zu vermehren, sondern zu vermindern.

Wir ersuchen deßhalb, dem Postulat die Fassung, beziehungsweise Auslegung zu geben, welche Eingangs als diejenige der Bahnverwaltungen bezeichnet wurde.

**Postulat 4** lautet:

„Die sämmtlichen für den Personenverkehr bestimmten Lokomotiven und Wagen sollen mit kontinuirlichen automatischen Bremsen, System Westinghouse oder eines solchen Systems versehen sein, welches die Verkuppelung mit der Westinghousebremse unter Beibehaltung der automatischen Bremswirkung gestattet."

Mit Schreiben vom 1. Juli 1891 an die Jura-Simplon-Bahn als Präsidialverwaltung des schweizerischen Eisenbahnverbandes übermittelten Sie den Verwaltungen den Entwurf zu einem Beschlusse des schweizerischen Bundesrathes betreffend Einführung der kontinuirlichen Bremsen auf den schweizerischen Eisenbahnen, um denselben Gelegenheit zu geben, sich in der Sache auszusprechen.

Am 12./14. August theilten Sie uns sodann mit, daß Sie nach nochmaliger Durchsicht des Entwurfes sich zu einigen Ergänzungen veranlaßt gesehen hätten, und brachten uns gleichzeitig den modifizirten Entwurf zur Kenntniß.

Diese Vorlagen haben wir in unserer Konferenz vom 22. August abhin einer eingehenden Prüfung unterzogen und unsere Präsidialverwaltung hat Ihnen das Ergebniß derselben mit Schreiben No. 347 vom 14. September und No. 396 vom 10. Oktober abhin zur Kenntniß gebracht.

Ihr Entwurf vom 1. Juli, beziehungsweise 14. August ist ausführlicher als das vorliegende Postulat. Derselbe besteht aus 9 Artikeln und enthält materielle Abweichungen von dem Inhalte des vorstehenden Postulates. Er gestattet beispielsweise Ausnahmen auf Lokalbahnen und definirt die Bremsapparate, welche zugelassen werden, in anderer Weise.

Wir glauben uns unter diesen Umständen wohl nicht zu irren, wenn wir die Mittheilungen vom 12./14. August und den damit einbegleiteten Beschlussesentwurf als den genaueren Ausdruck Ihrer Anschauungen und Forderungen betrachten. Demgemäß ersuchen wir, auch unsere Antwort vom 14. September und 10. Oktober, beziehungsweise den nach unsern Wünschen abgeänderten Beschlussesentwurf als Antwort zu dem vorliegenden Postulate zu betrachten und dem Beschlussesentwurf in der von uns vorgelegten Fassung Ihre Genehmigung ertheilen zu wollen.

Wir zweifeln nicht daran, daß Sie in unserer Antwort vom 14. September und 10. Oktober ein promptes Vorgehen in der für den Betrieb weitaus wichtigsten Frage erkennen und diese mit bedeutenden pekuniären Opfern zu erreichenden Verbesserungen als eine hervorragende Leistung der schweizerischen Bahnen begrüßen werden. Wir heben dabei namentlich hervor, daß wir es uns angelegen sein ließen, auch die von Ihnen gewünschten Einführungstermine einzuhalten. Es werden somit am 1. Juni des laufenden Jahres 1892, also schon von heute in 5 Monaten alle Schnellzüge, respektive alle Züge, deren Maximalgeschwindigkeit 60 Kilometer per Stunde übersteigt, mit automatischen kontinuirlichen Luftdruckbremsen versehen sein.

Wir heben diese Thatsache um so mehr hervor, als sie geeignet erscheint, bei den in späteren Postulaten verlangten Vorkehren provisorischer Natur, welche durch Einführung der Luftdruckbremse dahin fallen, in Würdigung gezogen zu werden.

Was im Uebrigen die Anschaffungen betrifft und die hiezu erforderlichen finanziellen Aufwendungen, so gehören dieselben in das Gebiet der mit jeder einzelnen Verwaltung weiter zu führenden Geschäfte und können wir daher hier von deren Besprechung absehen.

**Postulat 5** lautet:

> „Einführung der Signalleine, so lange und soweit die Personenzüge nicht mit solchen durchgehenden Bremsen oder andern Nothsignaleinrichtungen ausgerüstet sind, welche bei einer Zugstrennung selbständig in Wirksamkeit treten und die es außer dem Lokomotivführer auch dem Zugspersonal und den Reisenden ermöglichen, den Zug zum Stehen zu bringen."

Die Zugsleine ist ein Interkommunikationssignalmittel von etwas primitiver Art, dessen Anbringung in den Zügen mit vielfachen Uebelständen verbunden ist, namentlich bei Verhältnissen, wie sie in der Schweiz bestehen, d. h. bei der Bauart unserer Wagen, der Bedienung, die sie mit sich bringen, der großen Verzweigung unseres Netzes und der daher folgenden öftern Umbildung der Züge und Umsetzung ihrer Wagen auf den Abzweigestationen.

Bei unseren Wagen ist das Anbringen der Leine an den hiezu bestimmten Oesen schwierig. Bei den deutschen Wagen, ohne Stirntreppen und Plattformen, geschieht es, wie das Anzünden der Laternen, vom Wagendache aus und der Angestellte kann leicht und ohne Gefahr über den ganzen Zug weg auf den Dächern der Wagen laufen. Bei unseren Wagen ist der Zwischenraum derselben zu groß und es wäre dessen Ueberschreiten zu gefährlich, um gestattet werden zu können. Vom Boden aus sind die Oesen von einem Manne ohne Hilfsmittel nicht erreichbar und so gestaltet sich das Aufmachen der Leine sehr umständlich. Die Schwierigkeit wird

vermehrt, wenn in Personenzügen noch Güterwagen zwischen Maschine und Personenwagen eingestellt sind. Bei den vielen Abzweigestationen, an denen die Wagen wieder umgestellt werden müssen, sind daher Verspätungen nicht zu vermeiden und werden damit neue Unzukömmlichkeiten und Uebelstände geschaffen.

Anderseits gestatten unsere Wagen im Gegensatz zu den Coupéwagen freie Zirkulation durch den ganzen Zug, weßhalb von jeher von einem Bedürfniß nach Interkommunikationssignalen Nichts gefühlt wurde. Auch die einzelnen Wagenabtheilungen sind so groß, daß der Reisende nie isolirt und der Gefahr eines Verbrechens ausgesetzt ist, wie solches leider bei Coupéwagen öfters vorgekommen ist.

Es kann also wirklich nur der Fall einer Entgleisung eines einzelnen Wagens, eines Achsenbruches, kurz eines Betriebsunfalles in Betracht kommen. Nun werden aber binnen 5 Monaten, also ungefähr in gleicher Zeit als es möglich wäre, die Leine zur Einführung zu bringen, alle Züge mit über 60 Kilometer Geschwindigkeit das vollkommenste Interkommunikationssignal, das wir kennen, die automatische Luftdruckbremse haben. Es würde sich somit für diese Zugsgattung deren Einführung nicht lohnen.

Die anderen Zugsgattungen sind diejenigen mit kleinerer Geschwindigkeit, was gleichbedeutend ist mit verminderter Gefahr. Bei diesen ist das Bedürfniß geringer, die Schwierigkeit wegen den vielen Abzweigestationen größer und überdies die Einführung der automatischen Bremse angeordnet und zum Theil schon ausgeführt.

Wir erlauben uns deshalb das Departement zu ersuchen, von der Einführung eines Signalmittels, wie die Leine, in dem Augenblicke, in welchem dasselbe nun überall abgeschafft und wie bei uns durch ein viel wirksameres ersetzt wird, Umgang nehmen zu wollen.

**Postulat 6** lautet:

„Anbringung eines zweiten Schlußsignales bei den Zügen, um dem Lokomotivführer zu gestatten, jederzeit sich zu vergewissern, ob noch der ganze Zug gehörig vorhanden sei oder ob allenfalls eine Zugstrennung stattgefunden habe."

Die einfache Kennzeichnung des Schlusses des Zuges durch ein rothes Licht bei Nacht, wie sie durch die vom Bundesrathe erlassene Signalordnung vom 7. September 1874 und durch das von gleicher Behörde genehmigte, dermalen in Kraft bestehende allgemeine Signalreglement vorgeschrieben ist, hat sich bewährt. Diese Signalisirung beschränkt sich auf dasjenige, was praktisch von Nutzen ist und sein kann. Was in vorliegendem Postulate mehr vorgeschlagen wird, ist praktisch werthlos und schafft lediglich neue Komplikationen.

Bei allen Zügen, welche mit der automatischen Bremse ausgerüstet werden, wird durch diese selbst der Zweck des Signales viel zuverlässiger erreicht.

Bei Zügen, in welchen Güterwagen eingestellt sind, den Schlußwagen mit einem Signal zu versehen, das vom Lokomotivpersonal beobachtet, bezw. wahrgenommen werden kann, ist undurchführbar. An den Seitenwänden der Wagen kann dasselbe mit Rücksicht auf die Begrenzungsprofile nicht angebracht werden. Es kann also nur daran gedacht werden, dasselbe auf den Dächern gedeckter Güterwagen anzubringen. Hiemit würde die schwer durchführbare Vorschrift zu verbinden sein, daß der hinterste Wagen immer ein gedeckter schweizerischer Güterwagen sein müßte. Denn wenn auch Deutschland und Italien das Signal der Oberwagenlaternen besitzen, so sind doch die Laternenstützen verschieden und daher für unsere Signallaternen nicht zu verwenden. Es würde die Forderung somit dazu führen, leere Wagen als Signalwagen in Reserve zu halten und mitzunehmen. Wenn man sich hiezu nun einen langen Zug mit Fahrzeugen und Ladungen verschiedener Höhe und verschiedenen Umfangs (z. B. Heu- und Strohladungen) denkt, welche über das Profil des hintersten Wagens sammt den Oberwagenlaternen verschiedentlich hinausragen, so kann man sich leicht vorstellen, welcher glückliche Zufall eintreten muß, damit der zurückschauende Lokomotivführer das Vorhandensein dieses Signalmittels wahrnehmen kann. Der Aufwand würde dem Nutzen

nicht entsprechen. Abgesehen hievon ist es weit nützlicher, den Lokomotivführer an den Blick nach vorwärts als nach rückwärts zu gewöhnen. Deshalb ersuchen wir das Departement, auf Grund dieser einläßlichen Erwägungen von einer Neuerung, welche wohl auch zu den veralteten gerechnet werden darf, zu verzichten.

**Postulat 7** lautet:

„Vermehrung des Rollmaterials in dem Umfang, daß, abgesehen von der ausnahmsweise eintretenden ganz besonderen Frequenz, der vorhandene Park den Bedürfnissen des Verkehrs vollständig genügt."

Dieses Postulat berührt eine Frage von tief eingreifender Wichtigkeit. Die Frage ist wichtig, einerseits wegen des großen Kapitals von ungefähr 90 Millionen, welches in dem Rollmaterial der Bahnen immobilisirt ist und daher nicht über Bedarf erhöht werden soll, anderseits wegen den anerkannten Störungen, welche im Verkehrsleben durch mangelnde Verkehrsmittel entstehen können.

Die Bahnen haben sich seit längerer Zeit eingehend mit der Angelegenheit befaßt und befassen sich auch gegenwärtig damit, und zwar nach allen Richtungen. Einen Beweis hiefür bilden die fortwährenden Anschaffungen von Lokomotiven, Personen- und Güterwagen. An diesem Orte können indessen nur gemeinsame Gesichtspunkte erörtert werden, indem die Anschaffungen selbst Sache jeder einzelnen Verwaltung sind.

In erster Linie hat man sich hiebei für die Anschaffung von Lokomotiven und Personenwagen nach den Verhältnissen der einzelnen Bahnen zu richten, welche sehr verschieden sind. Für dieses Material tritt eine gemeinsame Benutzung nur in beschränktem Maße ein, es ist daher nicht das allgemeine Durchschnittsbedürfniß aller Bahnen zusammen, sondern nur dasjenige jeder einzelnen Verwaltung zu prüfen. Wir denken deshalb, daß diese Anschaffungen zu den Verhandlungen mit den einzelnen Verwaltungen zu verweisen sind. Einzelne derselben, die Centralbahn und Gotthardbahn, haben die Frage, soweit sie sich auf die Lokomotiven bezieht, bereits gelöst, die Zahl und Gattung der Neuanschaffungen bestimmt und sind mit der Durchführung dieser Beschlüsse voll beschäftigt. Andere Verwaltungen sind im Studium der Angelegenheit begriffen.

Was den mit Nachtragsschreiben Nr. 18705 vom 31. Dezember 1891 gemachten Vorschlag betrifft, der Bundesrath solle für den Rollmaterialbestand jeder einzelnen Bahn Normen aufstellen, welche im Allgemeinen dahin gehen, die Jahresleistungen zum Ausgang zu nehmen, so daß das Minimum der zu beschaffenden Lokomotiven im Durchschnitt nicht unter 1 Lokomotive auf 32000 per Jahr gefahrene Lokomotivkilometer stehen sollte, so müssen wir denselben im Prinzipe als unrichtig und unannehmbar erklären.

Es ergibt sich auf den ersten Blick aus den Zusammenstellungen des Departementes, wie im Laufe der Zeit die Ausnützung der Lokomotiven stetig gewachsen ist, indem deren Leistungen von durchschnittlich 25693 Lokomotivkilometer per Maschine im Jahre 1881 auf 35139 im Jahre 1890 gestiegen sind. Es ist nicht anzunehmen, daß dieses Wachsthum hiemit abgeschlossen sei, da die Grenze der Leistungsfähigkeit einer Lokomotive viel höher liegt, einzelne Maschinen thatsächlich das Doppelte und mehr leisten, so daß eine Leistung von 100000 km nicht einmal als etwas Außerordentliches zu bezeichnen wäre. Gerade in der neueren Zeit hat das ernste Bestreben, das in der Maschine liegende Kapital besser auszunützen, bei einer großen Zahl von Eisenbahnverwaltungen unter Anderm zur Einführung der Wechselbesetzung der Lokomotiven geführt.

Je nachdem die Werkstätteneinrichtungen leistungsfähig sind, stellt sich der Reparaturstand der Maschinen und die Leistungsfähigkeit der letztern. Vieles kann mit einer sorgfältigen rationellen Diensteintheilung erreicht werden und ebenso viel hängt die Ausnützbarkeit der Maschine von ihrer eigenen Konstruktion ab, die sie zum Dienste auf verschiedenen Strecken geeignet macht, oder öfteren Maschinenwechsel erfordert. In neuester Zeit und namentlich auch im Ausland ist bei den großen Schnellzügen eine außerordentliche Steigerung des Lokomotivenparcours erreicht worden. Es ist deshalb mit Sicherheit anzunehmen, daß die Bahnen im Jahre 1881 unter

damaligen Verhältnissen bei einem Parcours der Lokomotiven von nur 25693 km mit ihrem Lokomotivpark gleichwohl nicht leistungsfähiger waren als heute, wo jede Lokomotive eine Zugsleistung von 35139 km aufweist, und in 10 Jahren, wo sie vielleicht eine solche von 40000 km aufweisen wird.

Der wirthschaftliche Fortschritt wird eben nicht stille stehen und jede Vereinfachung des Eisenbahnbetriebes, jede Verbesserung in der Ausnützung des Rollmateriales ist gleichbedeutend mit der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen und liegt daher im Interesse der Allgemeinheit. Der Staat hat deshalb nicht die Aufgabe, derselben durch starre, formale Vorschriften Hindernisse in den Weg zu legen. Er wird sich im Gegentheil klar machen, daß die Bahnen den immer mehr an sie herantretenden Anforderungen nur dann entgegen kommen können, wenn es ihnen gelingt, dieselben durch entsprechende Verminderung der Betriebskosten auszugleichen.

Die Festsetzung einer bestimmten Leistung, welche nicht mehr überschritten werden könnte, ohne wieder die Lokomotivenzahl zu vermehren, ist irrationell, weil sie jede weitere Entwicklung der noch nicht erschöpften Ausnützungsfähigkeit der Maschine unterbinden und der Verbesserung des Eisenbahnwesens zum Nutzen der Allgemeinheit sich entgegenstellen würde.

In zweiter Linie ist zu bemerken, daß eine solche Zahl nie sachgemäß ermittelt werden könnte. Wie ist die vorgeschlagene Zahl entstanden? Beruht sie auf einer wissenschaftlichen Formel, oder ist sie einfach aus der Luft gegriffen? Wir sehen zwar, daß sie etwas niedriger gesetzt ist, als die Leistung des letzten Jahres pro Maschine war, und daher dem Gefühle Ausdruck gibt, daß jetzt etwas mehr Maschinen vorhanden sein dürften. Nun ist aber der Gegenstand doch zu wichtig, um in solcher oberflächlichen Weise behandelt zu werden. Der Vorschlag des Departements würde unter Umständen dazu führen, daß in Folge besserer Ausnützung der Lokomotiven ein Theil derselben entbehrlich würde und gleichwohl die Bahnen verhalten werden könnten, weitere Maschinen anzuschaffen. Der Bedarf an Rollmaterial ist von so vielen, oft wechselnden Faktoren abhängig, daß es uns absolut unmöglich erscheint, eine allgemeine Formel für die Berechnung des Minimalbedarfes der einzelnen Bahnen zu finden. In erster Linie sind es die örtlichen Bahnverhältnisse, die Betriebsform, ob Tag- oder Nachtbetrieb ꝛc., die auf den Bedarf der einzelnen Verwaltungen bestimmenden Einfluß ausüben. Der Mehrbedarf an Lokomotiven kann daher nur in jedem gegebenen Fall und nur unter sorgfältiger Abwägung aller genannten Umstände festgesetzt werden.

Bei den Personenwagen treten wieder andere Erwägungen hinzu. Die qualitativen Ansprüche des Verkehrs an diese Vehikel sind stets steigende, namentlich insoweit sie in den Schnellzügen Verwendung finden sollen. Es handelt sich somit nicht nur um die Bestimmung der Anzahl Wagen, welche dem Bedürfniß entspricht, sondern jeder Neuanschaffung geht jeweilen eine sorgfältige Prüfung aller Fragen der Konstruktion und der Ausstattung voraus, damit die jeweilen neu in Verkehr gesetzten Fahrzeuge nicht zum Vornenherein als in der Type veraltet anzusehen sind, sondern wirklich das Neueste und zugleich Beste der Branche bieten. In dieser Hinsicht besteht unter den Verwaltungen ein sehr lobenswerther Wetteifer.

Das Minimum der zu beschaffenden Personenwagenachsen (nicht Personenwagen) nach einer Durchschnittsleistung von beispielsweise 25000 Personenwagenachs-Kilometern zu bemessen, wäre ebenso verkehrt, wie die Anwendung eines solchen Grundsatzes auf die Ermittelung der Lokomotivenzahl. Je besser die Ausnützung des einzelnen Fahrzeuges ist, desto geringer braucht die Größe des Parkes zu sein. Die Leistungsfähigkeit des Personenwagens ist ebenfalls nicht an 25000 km Parcours per Jahr gebunden. Es gibt Personenwagen, die in einem Tage über 1200 km durchlaufen und in je zwei bis drei Monaten Leistungen aufweisen, welche so hoch sind wie die angegebene Jahresleistung. Wenn daher eine Verwaltung sich am internationalen Verkehr in der Stellung von Durchgangswagen etwas mehr betheiligen und in Folge dessen ihren durchschnittlichen Wagenparcours steigern würde, so müßte sie ohne Grund zu weiteren Wagenanschaffungen schreiten. Eine andere Verwaltung dagegen, welche wegen der Unregelmäßigkeit des Verkehrs, der Konfiguration des Netzes, ihr Material ungünstig ausnützen

kann und daher um so mehr Wagen bedarf, hätte deren keine anzuschaffen. Im Uebrigen geht aus der Zusammenstellung des Departementes hervor, daß auch in der besseren Ausnützung der Personenwagen ein erfreulicher stetiger Fortschritt erzielt worden ist. Es ist gewiß kein Grund vorhanden, einer Thatsache, welche nur zu begrüßen ist, ein staatliches Verbot entgegen zu stellen. Darauf würde eben der Vorschlag hinauslaufen. Wir müssen ihn daher des Entschiedensten bekämpfen. Im Uebrigen ist Ihnen aus den Mittheilungen zu der Rollmaterialsstatistik bekannt, daß die Bahnen den Bedürfnissen entsprechende Anschaffungen gemacht haben, beziehungsweise daß solche in Aussicht stehen.

Etwas allgemeiner stellt sich die Frage bei den Güterwagen mit Rücksicht auf den Wagenverband. Bekanntlich beruht das Wesen dieses Verbandes, dem alle Verwaltungen des allgemeinen Verbandes angehören, auf der freiwilligen gegenseitigen Freigabe der Benutzung des den Verbandsverwaltungen angehörigen Materials. Sein Zweck ist eine bessere Ausnützung des Materials zu erzielen. Der Verband ist keine juristische Person; die Verwaltungen sind vollständig selbständig.

Durch den Wagenverband tritt eine Ausgleichung in der Größe des Parkes jeder Verwaltung insofern ein, als die mit Material besser ausgerüsteten Verwaltungen den weniger reichlich ausgerüsteten aushelfen; es steht der durchschnittliche Wagenbestand dem durchschnittlichen Bedarf des ganzen Landes gegenüber. Die Verwaltungen geben zu, daß der Gesammtpark dem allgemeinen Bedürfnisse nicht mehr völlig entspricht, fühlbar immerhin nur während der verhältnißmäßig kurzen und verkehrsreichsten Herbstzeit. Es haben hiezu mehrfache Umstände beigetragen. Wir nennen die Zunahme des Verkehres in erster Linie, müssen jedoch gleich vor der irrigen Annahme warnen, als ob der Bedarf der Zunahme des Verkehres proportionell gewachsen wäre. Die Verkehrszunahme des letzten Jahrzehntes beruht großentheils auf der Eröffnung der Gotthardbahn und der Arlbergbahn und besteht in der Hauptsache aus Transitverkehr, welcher durch schweizerische Wagen, mit geringer Ausnahme, nicht befördert wird und nicht befördert werden kann. Sodann ist nicht zu übersehen, daß die in neuerer Zeit angeschafften Güterwagen mit größerem Laderaum und größerer Tragkraft versehen sind als die älteren Wagen, so daß die Leistungsfähigkeit des einzelnen Wagens auch eine größere ist als früher. Anderseits kommt die Einstellung des Güterverkehres an Sonntagen in Betracht, an welchen das ganze Wagenmaterial brach liegt. Die Leistungsfähigkeit des schweizerischen Wagenparkes ist damit um ein Erhebliches reduzirt und kann nur durch die entsprechende Erhöhung des Bestandes wieder verbessert werden.

In Würdigung dieser Verhältnisse haben die Verwaltungen des Wagenverbandes sich bereits über die Anschaffung von 1000 Güterwagen verständiget. Diese 1000 Wagen sind zum Theil im Baue begriffen und zum Theil schon in Verkehr gesetzt. Sollte diese Vermehrung des Wagenparkes nicht genügen, so werden die Verbands-Verwaltungen nicht ermangeln, die Frage der Neuanschaffung einer zweiten Serie und deren Vertheilung unter die einzelnen Bahnen in Berathung zu ziehen. Immerhin bleibt dem Bunde gegenüber jede einzelne Bahn dafür verantwortlich, daß sie ihren Güterwagenpark genügend ausstatte.

Auf ein so einfaches Mittel, die Zahl der erforderlichen Wagen zu bestimmen, sind nun allerdings die Bahnen nicht gekommen, wie es das Departement an der Hand der Kolonne 280 der schweizerischen Eisenbahnstatistik gefunden zu haben glaubt. Die Freigebung der Benützung bringt es nämlich mit sich, daß die neuen, mit größeren Dimensionen und allen Verbesserungen ausgerüsteten Wagen vorzugsweise begehrt werden und daher einen größeren Parcours machen als die alten Wagen. Demgemäß müßten nach der vorgeschlagenen Formel gerade diejenigen Verwaltungen, welche viele neue Wagen besitzen, am meisten neues Material anschaffen. Es ist auch nicht zu übersehen, daß die Leistungen der Gepäckwagen von denjenigen der Güterwagen ganz verschieden sind. Diese Einwendungen werden durch die Ergebnisse der sorgfältigen und eingehenden Erhebungen und Berechnungen des Wagenverbandes voll bestätigt. Der Vorschlag des Departementes ist daher auch bezüglich der Güterwagen gänzlich unrichtig und unannehmbar.

Wir kommen zu dem Schlusse, daß in jedem einzelnen Falle, in welchem ein Bedürfniß nach Vermehrung des Rollmateriales eintritt, dasselbe unter Berücksichtigung aller maßgebenden Verhältnisse nach Anhörung der betreffenden Verwaltung festzustellen ist und hiezu nicht eine allgemeine Formel aufgestellt werden kann.

Hinsichtlich des gegenwärtigen Standes und der demnächst bevorstehenden Vermehrung der Güterwagen verweisen wir auf die anläßlich des Berichtes betreffend Rollmaterialstatistik von den einzelnen Verwaltungen gemachten Angaben.

**Postulat 8** lautet:

„Verbot aller Benutzung von Gepäck- und Güterwagen zum Personentransport, unter Vorbehalt der Ausnahmen, welche der Bundesrath in besonderen Fällen bewilligen mag."

Eine mehr oder weniger regelmäßige Benutzung von Gepäckwagen durch Personen kommt auf den schweizerischen Bahnen vor: für Schüler, welchen zum Schulbesuch kein Personenzug, wohl aber ein Güterzug zur Verfügung steht; Jäger, welche mit Hunden begleitet, reglementsgemäß nicht in die Personenwagen aufgenommen werden dürfen; Arrestanten, für die besondere Abtheilungen darin enthalten sind; Bahnarbeiter; Viehbegleiter gemäß § 61 des Transportreglementes; Begleiter von Geldsendungen; Kaminfeger ꝛc.

Wir nehmen an, das Departement habe alle diese Fälle nicht im Auge, sondern lediglich den Fall größerer Verkehrsbewegung und daher rührender Verwendung von Gepäck- und Güterwagen zur Personenbeförderung. Solche Fälle treten zuweilen so unvorgesehen und plötzlich auf, daß unmöglich vorher angefragt werden kann, namentlich bei nicht angesagten Militärtransporten.

Handelt es sich jedoch um Volksfeste oder allgemein um solche Anlässe großer Personenbewegung, welche von langer Hand vorgesehen und vorbereitet werden, und wird dabei beabsichtiget, Gepäck- oder Güterwagen an Stelle von Personenwagen zum gewöhnlichen Personentransport zu verwenden, so sind die Verwaltungen durchaus einverstanden, daß solches nur soll geschehen können, wenn der h. Bundesrath vorher die Erlaubniß hiezu gegeben haben wird.

**Postulat 9** lautet:

„Prüfung und Konstatirung der körperlichen Eignung und der beruflichen Ausbildung des Personals vor der Zulassung zur Uebernahme selbständiger Funktionen und periodische Wiederholung der Prüfung."

Mit dem 1. Oktober 1890 sind die Vorschriften betreffend die Aufnahme in den Eisenbahndienst und über das Vorrücken in demselben in Wirksamkeit gesetzt worden. Durch die Handhabung dieser Vorschriften wird dem Postulate des Eisenbahndepartementes im Allgemeinen Genüge geleistet.

Im Einzelnen gestatten wir uns Folgendes beizufügen:

Den Bahndienst betreffend. Ohne ärztliche Untersuchung und daraus sich ergebende körperliche Tauglichkeit wird Niemand definitiv angestellt. Die berufliche Ausbildung erfolgt in der Regel auf praktischem Wege durch vorhergehende, länger andauernde Verwendung in provisorischer Stellung. Jeder Vorgesetzte ist angewiesen, von seinen direkten Untergebenen zur selbständigen Ausübung dienstlicher Funktionen Niemand zuzulassen, bevor er sich davon überzeugt hat, daß der Betreffende die hiezu nöthigen Kenntnisse besitze. Die Prüfung des Personals über Kenntniß des Signalreglements und der sonstigen Maßregeln zur Sicherung des Betriebes, sowie über genügendes Hör- und Sehvermögen wird periodisch wiederholt. Die Bahningenieure dürfen nur solche Personen zur Anstellung und Beförderung vorschlagen, deren Eigenschaften und Kenntnisse den „Vorschriften betreffend die Aufnahme in den Eisenbahndienst" entsprechen.

Im Stations- und Zugsdienst wird ebenfalls Jeder, der darin Verwendung finden will, sowohl vor provisorischer als vor definitiver Anstellung einer Untersuchung durch den Bahnarzt unterzogen. Fällt die Unter-

suchung ungünstig aus, so wird der Petent zurückgewiesen. Eine berufliche Prüfung findet jeweilen vor der definitiven Anstellung statt. Diese Prüfung wird beim Stationspersonal anläßlich der periodisch wiederkehrenden Stationsrevisionen durch die Inspektoren und beim Zugspersonal durch die Oberzugführer ebenfalls periodisch wiederholt.

Ueber die Stationsrevisionen bestehen beispielsweise bei der Gotthardbahn folgende, ihren speziellen Verhältnissen angepaßte Vorschriften:

1. Behufs Sicherstellung der genauen Beachtung der für die Sicherheit des Betriebsdienstes erlassenen Vorschriften werden die Bahningenieure und Betriebsinspektoren gemeinschaftlich mit dem Telegrapheninspektor jede Station ihres Bezirkes, wenigstens ein Mal in jedem Quartal, einer eingehenden Revision unterziehen. Dabei werden sie sich in erster Linie die Ueberzeugung verschaffen, daß alle Weichen, Weichenverschlüsse, Centralapparate, Einfahrts- und Durchfahrtssemaphoren, Vorsignale, Glockensignale, Kontaktapparate und sonstigen zur Sicherheit des Betriebes vorhandenen Einrichtungen vollkommen erhalten sind und fehlerfrei funktioniren. Sodann werden sie ihr Augenmerk strenge darauf richten, daß die Beamten alle Vorschriften, deren Beachtung ihnen obliegt, richtig verstehen, deren Zweck kennen und mit der Handhabung derselben vertraut sind. Beamte, welche in dieser Beziehung Mängel zeigen, sind entsprechend zu belehren. Sollten denselben jedoch die nöthige Umsicht und Gewandtheit fehlen, so ist deren Entfernung aus dem Dienste oder deren Versetzung in andere, ihrer Leistungsfähigkeit mehr entsprechende Dienstzweige zu beantragen.

   Ueber diese Revisionen sind Protokolle aufzunehmen und an die beiden Abtheilungsvorstände, Oberingenieur und Oberbetriebsinspektor, zu richten. Sollten diese Protokolle Bemerkungen enthalten, welche auch den Maschinendienst betreffen, so werden die ersteren auch für die entsprechende Mittheilung an den Maschinenmeister sorgen. Die Protokolle werden sodann von den Abtheilungsvorständen mit Bemerkungen und Anträgen an die Direktion geleitet.

2. Ueberdies findet jeden Monat, wenigstens auf einer bis zwei Stationen, eine Oberrevision durch den Oberingenieur in Verbindung mit dem Oberbetriebsinspektor zu dem gleichen Zwecke statt, über deren Ergebniß der Direktion zu berichten ist.

Die Prüfung des Lokomotivpersonals bezüglich der beruflichen Ausbildung und körperlichen Tauglichkeit zum Dienst wird überall mit Gewissenhaftigkeit und Strenge vorgenommen. Die Verwaltungen sind einverstanden, daß auch bei diesem Personale die Prüfungen über Kenntniß des Signalreglementes und der sonstigen Maßregeln zur Sicherung des Betriebes, sowie über genügendes Hör- und Sehvermögen periodisch stattfinden sollen, und werden, soweit es nicht schon geschehen, bezügliche Instruktionen erlassen.

Damit dürfte dem Postulate des Departementes in jeder Richtung Genüge geleistet sein.

**Postulat 10** lautet:

„Beschränkung der täglichen Arbeitszeit der zum Dienst in den Centralstellwerken bestimmten Angestellten und der sonst intensiv beschäftigten Weichenwärter, sowie der Blockwärter auf höchstens 10 Stunden."

Dieses Postulat hat den Anschein einer Novelle zum Arbeitsgesetz, nur daß sie nicht auf dem Gesetzgebungswege eingebracht wurde. Die Verwaltungen müssen im Allgemeinen sich darüber beklagen, daß sich das Departement selbst nach Erlaß eines Gesetzes mit den bezüglichen Bestimmungen nicht zufrieden gibt, fortwährend neue Forderungen und Erweiterungen auf dem Verordnungswege einzubringen sucht, so daß eine solche Gesetzgebung immer im Flusse bleibt und kein Ruhepunkt gewährt wird, der gestattet, das gesetzgeberisch Geordnete einmal auch in der Ausführung in eine feste Form zu bringen.

Die Verwaltungen verbinden hiemit die Erklärung, daß sie keine Verpflichtung anerkennen können, über die gesetzlichen Vorschriften hinaus, Ruhezeit zu bewilligen, vielmehr verlangen müssen, daß die Ausführungsbestimmungen sich innerhalb des Rahmens des Gesetzes bewegen. Dabei behalten sie sich ihre freie Entschließung vor, ihren Angestellten weitere Erleichterungen zu verschaffen, welche durch die Art ihrer Beschäftigung oder sonstige Umstände ihre Rechtfertigung finden.

**Postulat 11** lautet:

„Ausschluß der Frauen vom äußeren Dienst, mit Ausnahme allenfalls des Ergänzungsdienstes auf solchen Barrierenwärterposten, wo die tägliche Arbeitszeit des Wärters das gesetzliche Maximum übersteigt."

Die Verwendung der Frauen im Bahnbewachungsdienste, nämlich zur Bewachung der Niveauübergänge, geschieht Seitens der schweizerischen Bahnen seit Jahren mit bestem Erfolge.

Es wäre im höchsten Grade zu bedauern, wenn die damit erreichten Resultate in Frage gestellt werden sollten.

Der Schaden, welcher daraus den Verwaltungen entstehen würde, wird von denselben wie folgt berechnet:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Der Jura-Simplonbahn würde eine Mehrausgabe erwachsen | von jährlich | Fr. | 430,000 |
| der Schweizerischen Centralbahn . . . . . | „ „ | „ | 150,000 |
| „ Gotthardbahn . . . . . | „ „ | „ | 150,000 |
| „ Nordostbahn . . . . . | „ „ | „ | 53,000 |
| den Vereinigten Schweizerbahnen . . . . . | „ „ | „ | 10,000 |
| der Schweizerischen Seethalbahn . . . . . | „ „ | „ | 1,100 |
| „ Emmenthalbahn . . . . . | „ „ | „ | 8,500 |
| „ Tößthalbahn . . . . . | „ „ | „ | 2,000 |
| „ Schweizerischen Südostbahn . . . . . | „ „ | „ | 11,000 |
| „ Jura-Neuchâtelois Bahn . . . . . | „ „ | „ | 25,000 |
| | Zusammen jährlich | Fr. | 840,600 |

Dabei ist zu bemerken, daß bei den Vereinigten Schweizerbahnen die Verwendung von Frauen zu diesen dienstlichen Verrichtungen erst im laufenden Jahre eingeführt wurde, die Zahl der beschäftigten Frauen daher noch gering ist, während auf der Centralbahn die Zahl der Barrierenwärterinnen 179, auf der Gotthardbahn 118, auf der Nordostbahn 85 beträgt.

Die physische und intellektuelle Leistung, welche damit einer Frau zugemuthet wird, dürfte zwischen diejenige fallen, welche sie bei Feldarbeiten einerseits, im Hause und in der Fabrik anderseits gewohnheitsgemäß besorgt. Das Schließen und Oeffnen einer Barriere erfordert wenig körperliche Anstrengung. Dieselbe kann übrigens durch mechanische Hilfsmittel auf ein Minimum reduzirt werden. Daneben ist Aufmerksamkeit und Geduld erforderlich, damit die bezüglichen Verrichtungen mit Pünktlichkeit zu der vorgeschriebenen Zeit vorgenommen werden. Es ist wünschenswerth, daß die viele Zeit, welche durch die Zwischenräume der Züge entsteht, durch eine leichte Beschäftigung an Ort und Stelle, beziehungsweise in unmittelbarer Nähe des zu bewachenden Wegüberganges ausgefüllt werde. Die Wärterhäuser befinden sich demgemäß in der Nähe der Uebergänge und sind die Wärterfrauen in jeder Beziehung im Falle, diesen Anforderungen zu entsprechen.

Die Erfahrungen, welche bisher bezüglich der Besorgung des Barrierendienstes durch Frauen gemacht wurden, sind auch durchaus befriedigende. Das Urtheil hierüber ist bei allen Verwaltungen ein einstimmiges. Die Frauen besorgen den Dienst in der That mit sehr anerkennenswerther Pünktlichkeit, während dies vom männlichen Personal, welches an besonders frequenten Uebergängen oder während der Nacht oder in Stellvertretung

beurlaubter und erkrankter Frauen die Schranken zu bedienen hat, nicht immer gesagt werden kann. Auf der Gotthardbahn wurde die Erfahrung gemacht, daß von den Bußen, welche in den zwei Jahren vom 1. Oktober 1889 bis zum 30. September 1891 wegen Nachlässigkeiten in der Barrierenbedienung gefällt werden mußten, 40 männliche und nur 17 weibliche ständige Angestellte trafen. Das Verhältniß gestaltet sich aber noch mehr zu Gunsten der Frauen, wenn man berücksichtigt, daß die Anzahl der jährlichen Barrierenbedienungen durch letztere bei Weitem größer ist, als jene durch Männer besorgte. Die Frauen sind eben durch die Haushaltung an die Stelle gebunden und stets genügend beschäftigt, während der männliche Barrierenwärter zu Zwischenarbeiten nicht ausreichend verwendet werden kann und auf diese Weise zum Faulenzen und damit zu nachlässiger Dienstbesorgung herangezogen wird.

Auch bei außerordentlichen Vorkommnissen haben sich die Frauen an den Barrieren in der Regel auf der Höhe ihrer Aufgabe gezeigt und ohne Zögern die geeigneten Maßnahmen zur Sicherung des Zugsverkehrs getroffen. Die Verwaltung der Nordostbahn hat sich aus ihrer Erfahrung die Ueberzeugung geschafft, daß Frauen den Signaldienst ebenso präzis, wenn nicht präziser ausüben als Männer. Als am 29. September abhin am Rothsee bei Luzern ein Wagen des Zuges 155 entgleiste und der Zug auf offener Linie angehalten wurde, gab die dort postirte Barrierenwärterin sofort das Glockensignal „Alle Züge aufhalten", und als am 17. November abhin auf einer Ueberfahrt zwischen Pfäffikon und Lachen ein Steinfuhrwerk stecken blieb, lief die dienstthuende Barrierenwärterin sofort dem erwarteten Zug 117 entgegen und veranlaßte denselben mittelst der rothen Flagge zum Anhalten.

Aus der Schrankenbedienung durch Frauen, wie dieselbe bei den schweizerischen Bahnen eingeführt ist, haben sich somit für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes nicht nur keine Nachtheile ergeben, sondern sie wurde eher durch dieselbe gefördert.

Wirthschaftlich ist es rationell und richtig, daß für Arbeitsleistungen, für welche schwächere Arbeitskräfte genügen, nicht mehrwerthige Arbeitskräfte in Verwendung gezogen werden. Wo außergewöhnliche Verhältnisse sind, welche größere Anforderungen stellen, werden ohnehin schon Männer verwendet.

Was die Verwendung von Frauen im äußeren Stationsdienste betrifft, so kommt dieselbe namentlich für kleine Stationen mit geringem Verkehr in Betracht, wo kaum für einen Stationsbeamten genügende Beschäftigung vorhanden ist, wo aber doch gemäß der Anforderung des Gesetzes eine tägliche Ablösung nothwendig wird, um dem Beamten die vorgeschriebenen Ruhezeiten zu gewähren. Muß hier ein zweiter Beamter ständig beigegeben werden, so heißt dies eigentlich nichts Anderes als systematische Erziehung zum Müssiggang, zum größten Schaden der Betreffenden selbst und ebenso der Betriebssicherheit, die erfahrungsgemäß durch ein an Unthätigkeit gewohntes Personal und unerfahrene Aushülfen bedeutend nothleidet. Könnte dagegen die Frau oder eine erwachsene Tochter des Vorstandes während der wenigen Stunden, um die es sich jeweilen handelt, als Ablöserin in die Lücke treten, so würde nicht nur jenes offenbar demoralisirende Müssigsein vermieden, sondern zugleich auch der Familie des Vorstandes ein willkommener Nebenverdienst zugewendet. Als Stationen dieser Kategorie erwähnen wir beispielsweise:

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Benzenschwyl | mit | durchschnittlich | 27 | Fr. | Einnahme | per | Tag, |
| Mühlau | " | " | 33 | " | " | " | " |
| Oberrüti | " | " | 11 | " | " | " | " |
| Dänikon | " | " | 20 | " | " | " | " |
| Bützberg | " | " | 24 | " | " | " | " |
| Wangen b./O. | " | " | 35 | " | " | " | " |
| Hägendorf | " | " | 45 | " | " | " | " |
| Oberbuchsiten | " | " | 35 | " | " | " | " |
| Deitingen | " | " | 25 | " | " | " | " |

In Frankreich werden Frauen im Stationsdienste vielfach verwendet. Auf dem ehemaligen, jetzt der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn einverleibten Netze des Dombes, welches eine Ausdehnung von 200 bis 300 Kilometer besaß, waren mit Ausnahme von zwei oder drei Stationen alle andern Stationen des ganzen Bahnnetzes durch Frauen geleitet.*) Unter Verhältnissen, wie sie von der Centralbahn angeführt werden, kommen Frauen unter Anderm auch auf der Oesterr. Südbahn sehr häufig zur Verwendung.

Wie schon oben angedeutet ist, hat die Verwendung von Frauen eine nicht unerhebliche soziale Bedeutung und sie beruht bei den Eisenbahnen auf einer sehr sorgfältigen Prüfung der Verhältnisse, wie sie im Eisenbahndienste auftreten. Hunderten von Arbeiterfamilien wird dadurch ein neuer Erwerb, eine Verbesserung ihrer ökonomischen Lage geboten. Der Mann wird beim mehrwerthigen Dienste, beim Unterhalte des Oberbaues und Unterbaues der Bahn, bei der Untersuchung und Revision der Geleise als Streckenwärter angestellt, wo er seinen Kräften entsprechende Verwendung findet. Würde er nun an Stelle der Frau den geringwerthigen Dienst der Barrierenbedienung übernehmen, so müßte sein Gehalt der Sachlage entsprechend herabgesetzt werden, jedenfalls könnte der Bahn kein größeres Opfer zugemuthet werden als dasjenige, den geringeren Dienst gleich hoch zu bezahlen wie den größeren, den Mann also bei seiner sonstigen Belöhnung zu belassen. Der Verdienst der Frau, den sie nun als Wärterin bezieht, würde der Familie entfallen und dadurch deren Einkommen um 10 bis 25 % vermindert. Sie würde daher empfindlich geschädigt werden.

Es würde dieses dem Bestreben der heutigen Zeit, welche immer dringender eine größere Betheiligung der Frauen am Erwerbsleben der Gegenwart verlangt, geradezu entgegenlaufen.

Die Tragweite der Wirkungen des Postulates wäre für die Verwaltungen und die Arbeiterfamilien in ökonomischer Beziehung groß und verhängnißvoll, wie diejenigen eines großen Eisenbahnunglückes. Angesichts der im Uebrigen bei allen Verwaltungen konstatirten Thatsache einer bedenklichen Zunahme der Ausgaben in Folge des Gesetzes über die Arbeitszeit und der daraus bereits hervorgegangenen Beunruhigung würde es geradezu ein Gefühl der Mißstimmung auch in weiteren Kreisen hervorrufen, wenn noch obendrein Schädigungen ohne jeden Zweck und Nutzen den Bahnen angethan würden. Dieselben glaubten gerade, gestützt auf das anerkannt loyale Beobachten des genannten Gesetzes, eher auf eine gewisse Rücksicht Seitens der Behörden rechnen zu dürfen.

Wir können daher unmöglich annehmen, daß der h. Bundesrath zu diesem Postulate seine Zustimmung geben werde, um so weniger als überall im Auslande, bei Staats- und Privatbahnen, der Frauendienst anstandslos zugelassen wird und nirgends, so wenig wie in der Schweiz, zu Inkonvenienzen geführt hat.

Im Auslande ist der Frage eine solche Bedeutung beigelegt worden, daß sie am internationalen Eisenbahn-Kongresse zu Mailand Gegenstand einer besonderen Verhandlung war, welche zu folgender Resolution führte:

L'expérience de *nombreuses* administrations de chemins de fer démontre que les femmes peuvent être admises *avec avantage* dans la plupart des services de chemins de fer, *notamment pour le gardiennage des passages à niveau* et la manœuvre de certains signaux, dans le service de la statistique, celui de la comptabilité *et même dans la gestion de petites stations.*

Angesichts dieses Ausspruches einer Versammlung, welcher die Erfahrungen der Eisenbahnverwaltungen aus allen Theilen der zivilisirten Welt zur Verfügung standen, gestatten wir uns zu beantragen, der h. Bundesrath wolle dem vorliegenden Postulate keine Folge geben.

**Postulat 12** lautet:

„Revision der Besoldungen des auf Nebenbezüge angewiesenen Personals im Sinne einer Vermehrung des fixen Gehaltes und Verminderung des Interesses der Angestellten an den Nebenbezügen."

---

*) Verhandlungen des internationalen Eisenbahn-Kongresses in Mailand.

Wir erlauben uns vorab zu bemerken, daß dieses Postulat einen Eingriff in die Sphäre der Administration der Eisenbahnunternehmungen bedeutet, in welcher diese selbständig sind.

Demselben liegt auch keine materielle Berechtigung zu Grunde. Wir könnten sogar den Fall zitiren, daß der Vorsteher des Eisenbahndepartementes selbst bei einer Eisenbahnverwaltung die Erhöhung der bestehenden Nebenbezüge unterstützt hat.

Personal, welches ausschließlich auf Nebenbezüge angewiesen wäre, gibt es gar nicht. Alle Personale beziehen feste Besoldungen. Bei einzelnen Kategorien, nämlich beim Fahr- und Zugspersonal kommen Nebenbezüge hinzu, welche in der Hauptsache aus einem Kilometergeld und aus Ersparnißprämien bestehen. Aus dem Kilometergeld hat der Beamte in den meisten Fällen zunächst seine mit dem Dienst verbundenen Auslagen für die Verköstigung und das Leben außer der eigenen Familie und des eigenen Hauses zu bestreiten, und es bleibt ihm nur ein Theil davon zur freien Verfügung übrig. Soweit dieses der Fall und soweit die Nebenbezüge in Prämien bestehen, bilden dieselben einen Ansporn zur Thätigkeit, zu Fleiß und Sorgfalt. Es ist nicht erfindlich, was hierin die Betriebssicherheit beeinträchtigen soll. Gegen Ueberanstrengung schützt das Gesetz, auch in dem Fall, wenn der Beamte selbst sich zu viel zumuthen wollte. Es handelt sich somit nur noch darum, innert der unschädlichen Arbeitszeit thätige, fleißige Arbeiter zu erziehen und zu erhalten.

Das System der Nebenbezüge findet sich überhaupt bei allen Eisenbahnen der Welt ausgebildet, was den besten Beweis für seine Güte und Bewährung bildet. Kilometergelder werden auch von der eidgenössischen Post entrichtet.

Durch dasselbe werden die Interessen der Verwaltungen mit denjenigen der Angestellten verbunden. Wenn das Personal weiß, daß jede seiner Leistungen einen Mehrerwerb einbringt, wird es seinen Dienst williger und zufriedener und daher auch besser ausführen, als wenn dasselbe sehen muß, daß Mitangestellte mit geringerer Leistung oder solche, welche aus irgend einem Vorwand sich dem Dienste entziehen, den gleichen Lohn bekommen. Die Reduktion der Nebenbezüge und entsprechende Erhöhung der Gehalte würde zweifellos einen Theil des Personals zu weniger williger Dienstbesorgung — wir meinen selbstverständlich innert den gesetzlichen Grenzen der Arbeitszeit — veranlassen.

Die Verwaltungen sind deshalb genöthigt, dieses Postulat des Bestimmtesten abzulehnen.

**Postulat 13** lautet:

„Die Zugsbegleitung soll, soweit der Bundesrath nicht ausdrücklich Ausnahmen gestattet, im Minimum aus einem Zugführer, einem Gepäck- und Eilgutkondukteur und auf je 6 Achsen oder einen Bruchtheil derselben einem Personenkondukteur bestehen. Soweit und solange nicht die vorgeschriebenen kontinuirlichen automatischen Bremsen in den Zügen angebracht sind, sollen die im Art. 15 des allgemeinen Fahrdienstreglementes bestimmten Bremsen durch ein besonderes Bremspersonal bedient sein, welches mit der Kontrole der Reisenden und des Gepäcks nichts zu thun haben darf. — In jedem Zug soll ein Schlußbremser vorhanden sein, welcher befähigt ist, die Obliegenheiten eines Wagenwartes zu besorgen."

Der Forderung, daß der Zugführer bei Schnellzügen und stark frequentirten Personenzügen weder zum Gepäck- noch Personendienst beigezogen werden darf, wollen die Verwaltungen nicht entgegentreten.

Das Uebrige, was gefordert wird, ist über alles Maß übertrieben.

Dies gilt in erster Linie von der Forderung besonderer Gepäck- und Eilgutkondukteure für Züge sekundärer Bedeutung. Selbst bei Schnellzügen, wie z. B. auf der Linie Bellinzona-Luino, welche oft sehr viel Gepäck mit sich führen, ist ein besonderer Gepäckkondukteur ganz überflüssig; denn das Gepäck geht von End- zu Endstation, und unterwegs ist nichts oder jedenfalls sehr wenig einzuladen. Nehmen wir Lokalzüge, wie sie auch auf den Hauptlinien, namentlich aber auf den Zweiglinien vorkommen, deren Komposition aus einem Gepäckwagen und 4 bis 6 Personenwagenachsen besteht und bei denen der Personen- und Gepäckverkehr von sehr geringer Bedeutung ist, so hat schon der Personenkondukteur fast nichts zu thun. Er kann also füglich nach Besorgung der Billetkontrole die zum Auslad auf der nächsten Station bestimmten Gepäck- und Eilgutstücke im Packwagen zum Auslad rüsten. Wenn der Zug auf der Station angehalten, der Kondukteur die Wagenthüren geöffnet und die Station ausgerufen hat, begibt er sich zum Gepäckwagen, übernimmt und übergibt dort die Schriften.

Die Forderung von 1 Kondukteur auf je 6 Achsen oder einen Bruchtheil davon ist die Aufstellung der Schablone in nacktester Form. Nicht das Maß der Inanspruchnahme durch den Dienst, nicht die Zahl der in einem Zuge zu bedienenden Personen, nicht die Berücksichtigung der Einrichtungen der Wagen und des Zuges, welche den Dienst erleichtern oder erschweren könnten, soll für die Bestimmung der Zahl der Bedienungsmannschaft maßgebend sein, sondern die Anzahl der Wagenräder beziehungsweise Achsen des Zuges. Es mag zugegeben werden, daß darin eine Erleichterung der Kontrole liegen würde, allein dieser Umstand kann nicht in Betracht fallen.

Ebenso bestimmt müssen wir uns gegen die Forderung eines besonderen Bremserpersonals in den Personenzügen aussprechen. Auch hier ist unser Wagensystem nicht berücksichtigt. Die Kondukteure halten sich, abgesehen von der kurze Zeit in Anspruch nehmenden Billetkontrole, auf den Wagenplattformen an den Bremsen auf und besorgen den Dienst so gut wie besondere Bremser. Im Uebrigen werden die kontinuirlichen Bremsen eingeführt, theilweise sind sie es schon — wir wollen hier bereits Gesagtes nicht wiederholen — und dadurch entfällt ohnehin der Dienst der Handbremser. Für das kurze Uebergangsstadium sind außerordentliche Maßnahmen füglich entbehrlich. Für kleine Zugskompositionen ist ein Schlußbremser nicht erforderlich.

Die Forderungen, welche in diesem Postulat enthalten sind, würden bei den einzelnen Bahnen ungefähr folgende Mehrleistungen und Auslagen zur Folge haben:

Bei der Centralbahn müßten weitere 73 Kondukteure und 28 Bremser eingestellt, d. h. der Bestand vom 1. Januar 1891 der ersteren um 60 %, der der letztern um 35 % vermehrt werden. Diese unerhörte Personalvermehrung würde eine jährliche Mehrausgabe von rund 220,000 Fr. nach sich ziehen und dabei — weit entfernt davon, die Betriebssicherheit zu vermehren — dieselbe unzweifelhaft verschlechtern. Denn es müßte vielen Zügen doppelt so viel Personal mitgegeben werden, als die Dienstbesorgung wirklich erfordert und damit würden Schlendrian und nachlässige Dienstbesorgung förmlich herangezogen. Aus nachfolgender Tabelle ist ersichtlich, welches die dermalige regelmäßige Besetzung mit Zugspersonal bei einer Anzahl Züge der Centralbahn ist und welches Personal nach dem Postulat des Eisenbahndepartements bei diesen Zügen und gleicher Achsenzahl erforderlich würde.

| Durchschnittliche Achsenzahl pro Zug (im Oktober 1891) | | | | | | | | Gemäß Postulat des Eisenbahn-Departements erforderliche Mannschaft | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Strecke | Zug Nr. | Personen-Wagen | Gepäck-Wagen | Post-Wagen | Gut-Wagen | Total Achsen | Dermalige Bedienungsmannschaft pro Zug Angabl | Zugführer | Gepäck-Kondukteure | Personen-Kondukteure | Bremser | Total pro Zug |
| Verbindungsbahn . . . . . | 9B | 4 | 2 | 2 | — | 8 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 4 |
| Basel-Sissach-Basel . . . . . | Lokalzüge | 6 | 2 | — | — | 8 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 4 |
| Luzern-Emmenbrücke-Luzern . . . | " | 4 | — | — | 4 | 8 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 |
| Aarau-Zofingen . . . . . | 182 | 4 | 2 | — | 6 | 12 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 |
| " " . . . . . | 188 | 4 | 2 | — | 6 | 12 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 |
| Zofingen-Aarau . . . . . | 187 | 4 | 2 | — | 12 | 18 | 2 | 1 | 1 | 1 | 3 | 6 |
| Wohlen-Brugg . . . . . | 172 | 2 | 2 | — | 6 | 10 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 |
| Bremgarten-Wohlen . . . . . | 170 | 2 | 2 | — | — | 4 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 4 |
| Wohlen-Bremgarten . . . . . | 179 | 2 | 2 | — | 2 | 6 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 4 |
| Herzogenbuchsee-Neu-Solothurn . | 140 | 8 | 2 | — | — | 10 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 |
| Neu-Solothurn-Lyß . . . . . | 140 | 4 | 2 | — | — | 6 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 4 |
| Lyß-Neu-Solothurn . . . . . | 143 | 4 | 2 | — | 12 | 18 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 |
| Herzogenbuchsee-Neu-Solothurn . | 148 | 8 | 2 | — | — | 10 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 |
| Neu-Solothurn-Herzogenbuchsee . | 151 | 4 | 2 | — | 4 | 10 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 5 |
| Basel-Luzern . . . . . | 41 | 10 | 2 | 2 | — | 14 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 5 |
| " " . . . . . | 57 | 18 | 2 | 5 | — | 25 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 6 |
| Luzern-Basel . . . . . | 42 | 14 | 2 | 5 | — | 21 | 3 | 1 | 1 | 3 | 1 | 6 |
| " " . . . . . | 58 | 8 | 2 | 2 | — | 12 | 3 | 1 | 1 | 2 | 1 | 5 |
| | | | | | | | 38 | | | | | 88 |

Daraus ergibt sich unter Anderm, daß auf der Linie Wohlen-Bremgarten, wo bei einzelnen Zügen ein Mann Zugspersonal vollkommen genügt, nicht weniger als 4 Mann zu stellen wären, daß auf den Schnellzügen der Linie Basel-Luzern regelmäßig 3 Mann den Zugsdienst wohl besorgen können, während nach dem Postulat 5 bis 6 Mann mitzugeben wären, und daß für die als Beispiel angeführten 18 Züge im Ganzen ein Personal von 38 Mann genügt, laut Postulat aber 88 Mann mitgegeben werden müßten.

Die Jura-Simplonbahn schätzt die Mehrausgabe für alle Forderungen dieses Postulates auf 580,000 Fr. per Jahr.

Die Gotthardbahn hätte 27 Kondukteure und 14 Bremser weiter anzustellen und die Mehrausgabe würde 85,000 Fr. betragen.

Die Nordostbahn berechnet den Mehrbedarf an

| | Kondukteuren | Bremsern |
|---|---|---|
| für Verstärkung der fahrenden Sektionen . . . . . | 59 | 107 |
| Ersatz für Rasttage . . . . . | 20 | 36 |
| Reserve für Außergewöhnliches . . . . . | 10 | 15 |
| Ersatz für Kranke . . . . . | 5 | 7 |
| Total . | 94 | 165 |

Der gegenwärtige Bestand des Zugspersonals von 365 Mann müßte um 259 Mann, d. i. um volle 70 % erhöht werden. Für Instruktion und vermehrte Aufsicht wären im Ferneren 3 weitere Oberzugführer nöthig und es würden die Mehrkosten per Jahr ausmachen:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 94 Kondukteure | à 2130 Fr., | zusammen | 200,220 | Fr. |
| 165 Bremser | à 1760 „ | „ | 290,400 | „ |
| 3 Oberzugführer | à 3200 „ | „ | 9,600 | „ |
| | | Total | 500,220 | „ |

Zu Zeiten des flauen Verkehrs müßte ein Theil des so verstärkten Personals entweder müssig herumlungern oder unbeschäftigt mitfahren und es würde dadurch die Handhabung der Disziplin außerordentlich erschwert, die Betriebssicherheit hinwieder eher vermindert als erhöht. Das gestellte Begehren schießt somit auch für diese Verhältnisse weit über's Ziel hinaus und ist zu bezweifeln, ob derartige Normen irgend in der Welt zu finden seien.

Bei den Vereinigten Schweizerbahnen betragen die Mehrkosten für die Forderung betreffend

| | | |
|---|---|---|
| die Kondukteure . . . . . | 50,000 | Fr. |
| die Bremser . . . . . | 120,000 | „ |
| der Schlußbremser, Wagenwart . . | 55,000 | „ |
| Zusammen | 225,000 | Fr. |

Wie sich die Sache an einzelnen Beispielen darstellt, geht aus Folgendem hervor:

Schnellzug 32, St. Gallen-Winterthur, besteht aus 1 Gepäckwagen und 4 zweiachsigen Personenwagen; derselbe wird von 1 Zugführer, 1 Gepäckkondukteur und 1 Kondukteur bedient. Nach Postulat 13 wären unter Berücksichtigung der kontinuirlichen Bremse dieses Zuges nöthig: 1 Zugführer, 1 Gepäckkondukteur, 2 Personenkondukteure und 1 Schlußbremser, total 5 Mann oder einer pro Wagen.

Zug 120, Rorschach-St. Gallen, besteht aus 1 Gepäckwagen, 1 vierachsigen und 2 zweiachsigen Personenwagen und wird bedient von 3 Mann. Nach Postulat 13 wären nöthig: 1 Zugführer, 1 Gepäckkondukteur, 2 Personenkondukteure, 1 Bremser und 1 Schlußbremser, oder 6 Mann auf 4 Wagen.

Auf der Linie Wald-Rüti bestehen die Züge aus 1 Gepäck- und 2 Personenwagen und werden von 2 Mann bedient. Nach Postulat 13 wären erforderlich: 1 Zugführer, 1 Gepäckkondukteur, 1 Personenkondukteur, 1 Bremser und 1 Schlußbremser, oder 5 Mann auf 3 Wagen.

Bei der Schweiz. Seethalbahn würden die Betriebskosten bei Durchführung dieses Postulates mit jährlich zirka 13,000 Fr. mehr belastet als bisher. Diese Summe würde fast zwei Drittel des ganzen Reingewinnes verschlingen und den Fortbestand der Unternehmung ernstlich gefährden.

| | | |
|---|---|---|
| Bei der Emmenthalbahn würden die Mehrkosten . . . . . | Fr. | 16,000. — |
| „ „ Tößthalbahn . . . . . | „ | 15,000. — |
| „ „ Schweiz. Südostbahn . . . . . | „ | 43,680. — |
| „ „ Jura-Neuchâtelois . . . . . | „ | 30,000. — |

betragen.

Nach den hievor gemachten Angaben würde sich die jährliche Mehrausgabe auf sämmtlichen genannten Bahnen auf 1,727,900 Fr. belaufen, und zwar thatsächlich ohne Nutzen, vielmehr zum Nachtheil der Disziplin und der Sicherheit des Betriebes.

Es scheint uns, daß das Bestreben, die selbständige Thätigkeit der Bahnen zu beschränken, in diesem Postulate einen allzuweit gehenden Ausdruck gefunden habe. Man vergleiche damit die Ansicht, welche der italienische Berichterstatter am internationalen Mailänder Eisenbahnkongreß über die Personalfrage ausgesprochen

hat. Nachdem derselbe für Italien die Hauptursache der geringen Leistungen der Beamten in der Ueberzahl erblickt, mit welcher die sämmtlichen Dienstzweige angefüllt sind, woraus dann mit Nothwendigkeit deren geringere Belöhnung und Qualifikation hervorgegangen ist, führt er weiter aus:

J'ai observé que le personnel des chemins de fer est d'autant meilleur et plus content qu'il est moins tourmenté par la bureaucratie. Observons, par exemple, les Compagnies anglaises et américaines; dans ces Compagnies on ne connait pas la moindre bureaucratie; chacun fait son propre devoir et s'occupe de son service sans autant de formalités et sans autant écrire qu'on le fait en Italie.

Anlehnend an diesen Hinweis auf zwei Länder, welche uns sonst wegen ihrer freieren Auffassung der öffentlichen Dinge sympathisch sind, mag hervorgehoben werden, daß das englische Eisenbahnwesen in Europa immer noch als das auf erster Stufe stehende anerkannt und daß wohl nirgends die Betriebssicherheit besser gewahrt ist. Das Bezeichnende in deren Vorgehen nach Eisenbahnkatastrophen bestand jedoch nicht in einer kleinlichen Reglementirerei, sondern es wurden die kontinuirlichen und automatischen Bremsen, das Blocksystem eingeführt, Maßregeln von großer Tragweite und wirklichem Nutzen. Es ist dieses der gleiche Standpunkt, auf welchen sich auch die schweizerischen Verwaltungen stellen.

Die Schlußforderung dieses Postulates steht in innerem Zusammenhange mit dem Zirkular des Eisenbahndepartementes Nr. 13024/38 vom 16. September 1891, in welchem die Bahnen unter Hinweis auf den anderwärts den Zügen mitgegebenen besonderen Wagenwart eingeladen worden sind, für eine intensivere Ueberwachung des rollenden Zuges in der angedeuteten Weise Anordnung zu treffen. Unsere technische Kommission hat diese Frage einläßlich geprüft und ist hiebei zu dem Ergebniß gelangt, daß das bisherige Verfahren der Beobachtung und Besorgung des Rollmaterials in den Personenzügen, welches durch Untersuchung auf den Visiteurstationen erfolgt, entschieden als das Zweckmäßigste sich erweist. Da, wo dasselbe nicht genügt, kann am besten durch Vermehrung der Visiteure, eventuell Visiteurstationen, bei den größeren Bahnverwaltungen namentlich aber auch durch Einführung von ein bis drei Zugskontroleuren für jede Bahnverwaltung Abhülfe getroffen werden. Diese letzteren hätten nach einem bestimmten Turnus in den Schnell- und Personenzügen mitzufahren, den Gang und Zustand der einzelnen Wagen auf der Fahrt zu beobachten, darüber zu Handen des Unterhaltungsdienstes zu berichten und wenn nöthig die Visiteure zu instruiren.

Mit Bezug auf den Hinweis des Departementes, daß im Auslande Zugswagenwarte bestehen, ist zu bemerken, daß da, wo dies der Fall ist, die in Betracht fallenden Verhältnisse wesentlich andere sind als in der Schweiz, indem dort den genannten Bediensteten unter Anderem auch verschiedene Verrichtungen auf den Wagendächern zufallen, wie Besorgen der Zugleine, Wagenlampen und Oberwagenlaternen, was bei dem Coupéwagensystem den Kondukteuren nicht wohl überbunden werden könnte; des Ferneren liegt denselben ebenfalls in Folge des gebräuchlichen Wagensystems ob, das Dornschloß an den vielen Wagenthüren zu öffnen und zu schließen, sowie beim Oeffnen dieser Thüren behülflich zu sein, alles Verrichtungen, welche auf den schweizerischen Bahnen nicht vorkommen. Auf den letzteren sind sodann die Visiteurstationen in kleinern Entfernungen von einander als auf den großen ausländischen Bahnen; auch durchfahren auf diesen die Züge von Ausgangs- bis Endstation viel größere Strecken als auf den schweizerischen Bahnen. Die schweizerischen Bahnen hatten früher ebenfalls Zugswagenwarte, fanden dann aber zweckmäßiger, dieselben durch die Visiteure zu ersetzen. Es ist auch leicht einzusehen, daß dieselben bei uns die ihnen zugedachte Aufgabe nicht erfüllen könnten, da sie die besetzten Personenwagen im Innern wegen Belästigung der Reisenden nicht untersuchen dürften, die äußere Untersuchung aber während der Fahrt, sowie auch während des kurzen Aufenthaltes auf den Zwischenstationen nicht thunlich wäre.

Schließlich gab die Techniker-Kommission uns noch das Gutachten ab, daß bei Zügen mit kontinuirlichen automatischen Bremsen die Bedienung der Schlußbremse durch einen Mann nicht erforderlich sei.

Wir hoffen demnach, daß uns die staatliche Aufsichtsbehörde im gleichen Augenblicke, in welchem man im Auslande, da, wo sie vorkommt, daran geht, die Beamtenüberzahl zu beseitigen, nicht zumuthen wird, ein solches Uebel einzuführen, welches sowohl auf die finanzielle Leistungsfähigkeit der Bahnen als auf die Tüchtigkeit des Personals und die Sicherheit des Betriebes nur von nachtheiligem Einflusse sein wird. Der hohe Bundesrath wird nicht umhin können, sich an sein eigenes Gutachten zu erinnern, welches er in dem Berichte vom 4. Dezember abhin an die Bundesversammlung betreffend die Ruhetage der Beamten und Angestellten der Telegraphen- und Telephonverwaltung abgegeben hat. Derselbe lautet, daß zu viel Personal nicht nur unnütze Kosten verursacht, sondern erfahrungsgemäß auf die Disziplin nur ungünstig einwirkt.

Die Verwaltungen erklären sich somit bereit, dafür zu sorgen, daß der Zugführer bei Schnellzügen und stark frequentirten Personenzügen weder zu Gepäck- noch Personendienst beigezogen werde; daß die Besorgung des Rollmaterials in den Zügen, soweit erforderlich, sei es durch Vermehrung der Visiteure, sei es durch Vermehrung der Visiteurstationen, und bei den größeren Bahnen durch Einführung von Zugskontroleuren verbessert werde.

Auf die weitergehenden Forderungen des Postulates beantragen die Verwaltungen dagegen nicht einzutreten und wahren sich diesfalls ausdrücklich ihre Rechte in bestimmtester Form.

**Postulat 14** lautet:

„Durchführung einer eingehenden und wirksamen Kontrole des Personals in den Zügen und des Ganges der Züge."

Die Kontrole des Zugspersonals geschieht bei den schweizerischen Bahnen durch die überall eingeführten Oberzugführer und deren Gehülfen, die Kontrole des Ganges der Züge durch die Stationen mittelst Eintrages in die Stundenpässe, durch Geschwindigkeitsmesser, auf gewissen Strecken durch Kontaktapparate.

Die Bahnen glauben daher alles Erforderliche gethan zu haben, so daß kein Anlaß vorhanden ist, diesem Postulate durch besondere Verordnungen weitere Folge zu geben.

**Postulat 15** lautet:

„Einladung, in den Stationen, wo Restaurationen sich befinden, ohne daß andere angemessene Warteräume in genügendem Umfange vorhanden wären, entweder diese zur Verfügung zu stellen oder die Restaurationen zu schließen. Räumung der vorhandenen Perronanlagen von Wirthschaftseinrichtungen."

Die auf den Bahnen eingerichteten Restaurationen und Einrichtungen dieser Art sind lediglich im Interesse des Publikums geschaffen worden. Die Unterdrückung oder Einschränkung derselben würde demnach nicht die Bahnen, sondern das Publikum und zum Theil sehr empfindlich treffen. Die Bahnen müssen nämlich die bestimmte Erklärung abgeben, daß sie, vor die Wahl gestellt, eine Restauration eingehen zu lassen oder für dieselbe ein besonderes Lokal zu bauen, sich für das Eingehenlassen der Restauration entschließen würden. Hiebei kommen die großen Bahnhöfe nicht in Frage, welche gegenwärtig umgebaut würden, bezw. deren Umbau in Aussicht steht, wo diese Verhältnisse je nach den vorhandenen Bedürfnissen geregelt werden.

Die Vereinigung von Wirthschafts- und Wartelokalitäten findet sich fast in allen großen Bahnhöfen der deutschen Staatsbahnen, die Berliner Bahnhöfe nicht ausgenommen. Ueberall, wie auch in der Schweiz, ist dafür gesorgt, daß die Reisenden in keiner Weise durch Einladungen zum Benutzen der Restauration belästigt werden. Es verbleibt denselben somit bloß die Bequemlichkeit, jederzeit etwas verlangen zu können und ohne Weiteres bereit zu finden. Es ist uns nie hierüber eine Klage bekannt geworden. Wer bedenkt, wie sehr beim Reisen die Zeit in Anschlag kommt, welche etwa zum Genusse von Speise und Trank zur Verfügung bleibt, wird dies begreiflich finden. Rasch und gut bedient zu werden, geht dem Reisenden vor nebensächlichen, unbedeutenden Rücksichten voran.

Was die Befreiung der Perronanlagen von Wirthschaftseinrichtungen betrifft, so ist gewiß richtig, daß die eigentlichen für den freien Verkehr nöthigen Perrons mit Tischen und Stühlen nicht verstellt werden sollen, dagegen kann sich das Postulat offenbar nicht auf die ambulanten Büffets beziehen und ebenso wenig auf Anlagen, wie diejenigen im Bahnhofe Bern, welche speziell zu dem Zwecke erstellt worden sind, um im Sommer als Restaurant benutzt werden zu können.

Besonders die Fremden, welche gewohnt sind, überall auf den Perrons Speisen und Getränke zu finden und zu kaufen, werden wenig darüber erbaut sein, wenn dieses in der Schweiz nicht mehr gefunden würde. Der Bundesrath würde damit der Fremdenindustrie des Landes keinen guten Dienst erweisen.

Wir glauben deshalb, daß eine Reform, wie die hier vorgeschlagene, dem Bedürfnisse des Publikums nicht Rechnung trägt und daher gar nicht durchführbar wäre. Es ist daher besser, auf das Experiment sich nicht einzulassen, was die Verwaltungen dem verehrlichen Departement aus guter Ueberzeugung zu empfehlen sich erlauben.

**Postulat 16** lautet:

„Wiederholte Einladung an die Gesellschaften zu einer Revision und Reduktion der Personentaxen mitzuwirken, welche auch dem geschäftlichen Verkehr an den Wochentagen zu gut kommen und ermöglichen würde, von den besonderen Vergünstigungen für den Vergnügungsverkehr überhaupt abzusehen."

Dieses Postulat ist Gegenstand besonderer Verhandlung und kann daher hier nicht zur Erörterung kommen.

---

Wie im Vorstehenden nachgewiesen wurde, würde die Durchführung von

| | | |
|---|---|---|
| Postulat 11 eine Mehrausgabe von . . . . | Fr. | 840,600. — |
| „ 12 „ „ „ . . . . | „ | 1,727,900. — |
| zusammen . | Fr. | 2,568,500. — |

ergeben.

Dazu kommen bauliche Mehrausgaben, welche einer nähern Berechnung nicht unterzogen worden sind.

Die Leistungen, denen sich die Bahnen unterziehen, bestehen dagegen in dem Aufwand an Kapital, welcher den einzelnen Verwaltungen durch die Ergänzung des Rollmaterials, die Einführung der kontinuirlichen automatischen Bremse, telegraphische Rückmeldung der Züge, Errichtung von Blockstationen auf einzelnen Strecken bereits erwachsen ist und noch erwachsen wird. Derselbe ist sehr bedeutend. Die Einführung der Bremse allein kömmt, die bereits gemachten Anschaffungen inbegriffen, auf 3,285,000 Fr. zu stehen, wovon annährend 1,792,000 Fr. bereits verausgabt sind. Für Rollmaterialvermehrung haben die Bahnen in den Jahren 1890 und 1891 die Summe von 9,565,000 Fr. ausgegeben und für die Jahre 1892 und 1893 die Ausgabe von 8,133,000 Fr. in Aussicht genommen.

Angesichts dieser Opfer, welche die Bahnen für wirkliche Verbesserungen bringen, glauben dieselben mit um so größerer Berechtigung erwarten zu dürfen, daß man sie nicht eingebildeter Verbesserungen wegen schädige, wie dieses namentlich durch das Verbot, Frauenarbeit in denjenigen Dienstzweigen verwenden zu können, wo dieses nach allgemeiner Ansicht in Fachkreisen mit Vortheil geschehen kann, und durch die Aufnöthigung überflüssiger Arbeitskräfte beim Zugsdienste geschehen würde. Die Bahnen wären genöthigt, solchen Zumuthungen mit allen ihnen zur Verfügung stehenden Mitteln entgegen zu treten. Durch die Einführung des Fahrens auf der Raumdistanz, durch die Vermehrung des Rollmaterials und die Einführung der kontinuirlichen automatischen Bremse

wird der Betrieb in so hervorragender Weise gesichert und gefördert, daß die Behörden mit diesen Leistungen mit Recht befriedigt sein dürften, um so mehr als es keineswegs im öffentlichen Interesse liegt, wenn die finanzielle Leistungsfähigkeit der Bahnen durch unnöthige Ausgaben geschwächt wird.

Zum Schlusse erlauben wir uns noch eine Bemerkung über die weitere Behandlung dieser hochwichtigen Angelegenheit.

Wenn der hohe Bundesrath, wie das Departement den Bahnen eröffnet hat, von dem Wunsche ausging, daß über die nunmehr erörterten Postulate verhandelt werde, so ist dieser Zweck durch eine einfache Aeußerung der Bahnen, sofern das Departement den letztern nicht in allen Theilen zustimmen könnte, nicht als erreicht zu betrachten. Vielmehr sollte dann auch das Departement sich über die noch streitigen Punkte gegenüber den Bahnverwaltungen einläßlich aussprechen und, wenn möglich, eine Verständigung herbeigeführt werden, so daß der Bundesrath nur noch über einzelne allfällige Differenzen zu entscheiden hätte.

Der Charakter der vorliegenden Fragen ist ein derart spezifisch technischer, daß dieses Verfahren durchaus angezeigt erscheint. Durch die Fortsetzung der Diskussion würde eine weitere, in dem Interesse der Sache gelegene Abklärung erzielt. Wir gestatten uns daher zum Schlusse, dieses Vorgehen angelegentlichst der Berücksichtigung zu empfehlen.

Mit vollkommenster Hochachtung!

**Im Auftrage**
**des Verbandes der schweizer. Eisenbahnverwaltungen:**

Die Direktion der Gotthardbahn:

**H. Dietler.**