

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 1 (1874)  
**Heft:** 17

**Artikel:** Verhandlungen der Bundesversammlung  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-2083>

### **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:** 17.01.2026

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

# DIE EISENBAHN LE CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift  
für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Journal hebdomadaire suisse  
pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. I.

ZÜRICH, den 20. October 1874.

No. 17.

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

„Le Chemin de fer“ paraît tous les mardis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

**Abhandlungen** und regelmäßige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

**Les traités** et communications régulières seront payées convenablement.

**Abonnement.** — Schweiz: Fr. 6. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern oder direct bei der Expedition. Ausland: Fr. 7. 50 = 2 Thlr. = 6 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern des deutsch-österreichischen Postvereins, für alle übrigen Länder direct bei der Expedition.  
Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

**Abonnement.** — Suisse: fr. 6. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses ou chez les éditeurs.

Etranger: fr. 7. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche auprès des bureaux de poste, pour tous les autres pays chez les éditeurs Orell Fussli & Co. à Zurich.  
Prix du numero 50 centimes.

**Annoncen** finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

**Les annonces** dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

**INHALT:** Verhandlungen der Bundesversammlung. — Zur Characteristik unserer Eisenbahnzustände. — Die sechste Versammlung der Techniker deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Forts.). — New-York Elevated Railroad. — Form und Dauer der Schienen. — Les nouvelles aciéries de Seraing. — Die Gramme-Maschine als Kraft-Quelle. — Mechanisches Puddeln. — Fleischtransport. — Differentialtarife. — Schmalspurbahnen. III. 4. — Lausanne-Echallens (Recettes). — Gotthard-Tunnel (Baufortschritte im Monat September). — System Agudio. — Literatur. — Bund und Cantone. — Chronik. — Unfälle. — Personelles. — Curszettel. — Stellenvermittlung. — Eingegangene Drucksachen. — Bundesblatt Nr. 45: Inhalt. — Neue Bücher. — Anzeigen.

## Verhandlungen der Bundesversammlung.

Ständerath. In den Sitzungen vom 6.—10. October behandelte der Ständerath das Bundesgesetz betreffend die Verbindlichkeit der Eisenbahnen u. s. w. zu Schadenersatz für die beim Bau und Betrieb herbeigeführten Tödtungen und Verletzungen. Die „Eisenbahn“ hat den betreffenden Entwurf des Bundesrathes bereits in Nr. 7 einer Besprechung unterworfen. Die ständeräthliche Commission hat zu diesem nur untergeordnete und redactionelle Modificationen beantragt. In der Discussion kam zunächst in Frage; ob (Bundesrath) das Gesetz sich nur auf die Eisenbahnen etc. oder (Commission) auch auf die „vom Bunde selbst betriebenen Transportanstalten“, d. h. die Post beziehen soll. Gegen letztere wurde geltend gemacht (Borel), dass die Post die allgemeinen Verkehrswege benützt, mit nicht vollständig zu beherrschenden lebendigen Zugkräften arbeite, auch zudem mit dem Personentransportdienst so wie so bereits dem Land per annum Fr. 1,115,000 opfere, wogegen die Eisenbahnen mit eigenem Geleise und Maschinen es auf öconomischen Gewinn absehen. Für die Commission dagegen sprachen im Allgemeinen die beliebte Symmetrie und dann die Erwägung, dass eine Beschädigung durch die Post für den Verletzten gleich viel sei wie eine durch die Eisenbahnen, überdiess auch das der Post zustehende Regal eine strengere Haftpflicht rechtfertige. Nachdem der Ständerath erst die Post mit einzuschliessen beschlossen, wurde des folgenden Tags, als bei den einzelnen Artikeln überall Ausnahmsbestimmungen zu Tage traten, wieder abgeändert und also der Antrag des Bundesrathes angenommen. Nach Art. 1 soll die Schadenersatzpflicht eintreten, wenn die Transportanstalt nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch Versehen und Vergehen der Passagiere oder dritter bei der Transportanstalt nicht angestellter Personen ohne eigenes Verschulden der Anstalt oder durch die Schuld der Verletzten oder Getödteten selbst verursacht ist. Ueber die Frage, was als Verschulden der Transportanstalt aufzufassen sei, hatte der Bundesrath auf die Artikel 38 und 39 des Frachtverkehrsgesetzes verweisen wollen, mit Mehr aber wurde der Commission beigestimmt, dass die nähere Definition dieser Ausnahme der Gerichtspraxis überbleiben soll. Art. 2 hebt die Ersatzpflicht auf, wenn der Getödtete u. s. w. in doloser Weise sich mit der Transportanstalt in Berührung gesetzt, auch wenn der Unfall ohne sein Verschulden eingetreten.

Für ihre im Dienst thätigen Angestellten freilich kann die Anstalt weder diese noch die Einrede höherer Gewalt vorschützen. Ein Antrag (Köchlin) auf Streichung letzterer Bestimmung wurde verworfen; ebenso Streichung der ersteren Bestimmung wurde abgelehnt, dagegen Streichung der Ausdehnung erster Ausnahme auch für Fälle muthwilliger Uebertretung polizeilicher Vorschriften“ (Stamm) angenommen. Der Antrag des Bundesrathes, die Entschädigung bei Angestellten ausdrücklich nur eintreten zu lassen, wenn die Uebertretung einer polizeilichen Vorschrift mit dem Unfall in keinem unmittelbaren Zusammenhang stehe, war schon von der Commission verlassen worden, in der Meinung, dass das Gericht im entgegengesetzten Fall die Schuld der Angestellten zu prüfen habe. Art. 3. Berechnung des Schadenersatzes. Nach dem Bundesrathes- und Commissions-Entwurf umfasst die Entschädigung die Arztkosten u. s. w. und den erlittenen Vermögensnachtheil. Ein Antrag (Herzog), bei Verstümmelung, auch abgesehen von Vermögensnachtheilen, zur Entschädigung zu verpflichten, blieb in Minderheit. Art. 4. Der Bundesrath bestimmte, dass, wenn der Getödtete u. s. w. bei einer durch Beiträge der Transportanstalt unterstützten Versicherungsanstalt versichert war, die fällige Versicherungssumme in die von der Transportanstalt zu bezahlende Entschädigung einzurechnen sei, sobald die Anstalt  $\frac{1}{3}$  an die jährl. Prämie beigetragen. Die Commission will hierfür an der Entschädigungssumme nur einen Abzug derjenigen Quote der Versicherungssumme zulassen, welche von dem Beitrag der Transportanstalt herrührt. Letzteres wird angenommen. Art. 5. Schadenersatz durch Jahresrenten. Nach dem Bundesrath soll die Transportanstalt sowohl als der Rentenberechtigte eine Minderung oder Erhöhung der Rente verlangen dürfen, wenn die bei der Rentenaussetzung maassgebenden Verhältnisse sich ändern. Die Commission dagegen betrachtet das Abkommen als definitiv, einzig bei nach der Rentenansetzung erfolgtem Eintritt von Tod oder schwererem Gesundheitsnachtheile, kann der Entschädigungsberechtigte Rectification verlangen. Ohne Discussion wird beigegeben. Art. 6. Bei nachgewiesener Arglist oder grober Fahrlässigkeit der Transportanstalt kann auch ohne Vermögensnachtheil Entschädigung zugesprochen werden. Der Antrag der Commission, anstatt „grobe Fahrlässigkeit“ nur zu sagen „Fahrlässigkeit“ blieb, da die Tendenz des Gesetzes ohnedies dahin gehe, bei Unglücksfällen Fahrlässigkeit der Anstalt zu präsumiren und dieser den Beweis des Gegentheils zuzuschreiben (Blumer, Köchlin), in Minderheit. Art. 7. Sachbeschädigung bei Tödtungen und Verletzungen verpflichte nach denselben Grundsätzen zu Schadenersatz; bei Sachen, die der Anstalt aber weder als Frachtgut noch als Reisegepäck anvertraut sind, nur bei Nachweis von Verschulden der Anstalt. Angenommen. Art. 8. Als Ersatzwerth kommt ein Interesse über dem eigentlichen Werth der Sache nur in Frage bei Arglist und grober Fahrlässigkeit der Anstalt. Angenommen. Art. 9. Verjährung der Klage nach 1 Jahr, Unterbrechung durch einfache Reclamation; bei Arglist und grober Fahrlässigkeit tritt die gemeinrechtliche Verjährungsfrist ein. Nach kurzer Discussion angenommen. Art. 10. Freies richterliches Ermessen bei Bestimmung der Entschädigungssumme. Art. 11. Unstatthaftigkeit der Wegbedingung dieser Grundsätze durch Reglemente u. s. w. Art. 12. Publication und Inkraftserklärung. Sämmtliche ohne Discussion angenommen.

Nachdem die Commission die modificirten Artikel neu redigirt und der Redaction am 12. d. beigegeben worden, wurde der Entwurf dem Nationalrath überwiesen.

Nationalrath. In der Sitzung vom 12. Oct. wurde die Motion Dubs in Berathung gezogen, nach welcher neue Eisenbahnconcessionen und Erneuerungen ablaufender Concessionen, sowie Concessionsübertragungen und Fusionen nur unter der Bedingung künftig ertheilt werden sollen, dass die betreffenden Gesellschaften auf alle Prioritätsrechte verzichten. Die Commission für Eisenbahnsachen, Referenten: HH. Stämpfli und Challet-Venel, beantragt einstimmig, auf diese seit 16. Septbr. 1873 schwebende Motion nicht einzutreten. Die in cantonalen Concessionen eingeräumten Prioritätsrechte verpflichten nur die

betreffenden Cantone zur Berücksichtigung bei neuen Concessionsertheilungen, so dass mit dem Uebergang des Concessionsrechtes auf den Bund sie als gegenstandslos dahinfallen. Zur Zeit ihrer Ertheilung war der Bund noch nicht mit dem Concessionsrecht betraut; als er dasselbe aber erhielt, wurden keine Beschränkungen der vollen Concessionsbefugnisse des Bundes aufgenommen. Für die Motion sprach, da auch der Motionssteller abwesend war, niemand. Ohne Discussion wurde der Commissionalantrag angenommen.

Nationalrath. Sitzung vom 7. October.

Erledigung der Frage betreffend Aufhebung der den schweiz. Eisenbahngesellschaften auf der Einfuhr gewährten Zollvergünstigungen. Nachdem in der Sitzung vom 27. Juni der Nationalrath diese Angelegenheit wegen Beschlussunfähigkeit nicht mehr hatte behandeln können, ward nunmehr, obgleich mittlerweile die Vergünstigung mit Ablauf des Termins (19. Juli 1874) dahingefallen, von der nationalrätlichen Commission ein bezüglicher Antrag eingebracht. Der Ständerath hatte mit Beschluss vom 24. Juni die Vergünstigungen auf weitere 10 Jahre ausgedehnt, aber auf die blossen Eisenbahnschienen beschränkt, der Nationalrath aber mit Beschluss vom 25. Juni den Bundesrath eingeladen, eine neue betr. Vorlage zu unterbreiten, immerhin beide in der Meinung, dass diese Zollerleichterungen sich nur auf die erste Anlage der von den Cantonen oder vom Bunde concedirten Eisenbahnen beschränken sollen. Nun aber, nachdem der Ständerath an seinem Beschlusse festgehalten, beantragte die nationalrätliche Commission Zustimmung. Im Schoosse des Nationalrathes wurde dieser Antrag angenommen, jedoch im Verlauf der Discussion dahin modificirt, dass festgestellt wurde, es soll diese Erleichterung auf dem Wege der Rückvergütung durch das eidgen. Zolldepartement stattfinden (Antrag Kaiser), indem auf solche Weise einzig eine genügende Controle über Ertheilung des Privilegiums ausgeübt werden könne. Zudem wurde der Bundesrath eingeladen (Antrag Bucher, amend. Weck), einen Tarif für die Zollbegünstigungen, resp. Zollrestitution auszuarbeiten. Andere Anträge, die Zollbegünstigungen per Kilometer der Bahn zu berechnen (Zingg), oder die Vergünstigungen bei allen Bahnen eintreten zu lassen, welche nicht 4 % rentiren (Wirth-Sand), wurden verworfen. — Der Ständerath stimmte mit einer redactionellen Modification diesem Beschlusse bei und macht denselben also definitiv (bis 19. Juli 1884).

Nationalrath. Die vorberatende Commission des Nationalrathes hat den Gesetzesentwurf über die Verbindungsgeleise zwischen dem Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten (vgl. „Eisenbahn“ Nr. 16) durchberathen und mit einigen redactionellen Aenderungen adoptirt. Nur in einem Punkte wird von ihr voraussichtlich ein veränderter Vorschlag eingebracht werden. Wenn nämlich der Entwurf des Bundesrathes in Art. 8 die Taxen auf 1 Rappen per Kilometer der Privatgeleise und 50 Kilogramm ansetzt, so schliesst er sich den bereits für Privatgeleise im Allgemeinen bestehenden Taxansätzen, immerhin aber dabei den Minimaltarifen an (meist Fr. 1 per Wagen, oft bis Fr. 3). Die Commission aber wünscht für die Privatgeleise dieselben Taxen aufzustellen, wie sie unter den Bahnen selber üblich sind, d. h. 1 Rappen per Axe und Kilometer. Damit wäre natürlich zugleich auch eine vollständige Umänderung der bisher üblichen Taxberechnungsart zwischen Eisenbahnen und Privatgeleisen nothwendig.

\* \* \*

**Zur Charakteristik unserer Eisenbahnzustände.** Unter dieser Ueberschrift haben wir in Nr. 15 unseres Blattes nach dem Winterthurer „Landboten“ die Klagsstiftung der Staatsanwaltschaft in Sachen Nordostbahn gegen ihre Barrierewächter in Winterthur mitgetheilt. Eine Einsendung der „N. Zürcher-Zeitung“ und die „Schweizerische Handels-Zeitung“ besprechen die Sistrung gleichfalls, und zwar in strengtadelnder Weise. Dies veranlasst uns, auch noch einige Bemerkungen zu dieser Sache nachzutragen.

Nach unserer Ansicht hat die Staatsanwaltschaft durchaus richtig verfügt. Von einem Justizmord eclatantester Art ist hier sicherlich keine Rede. Es ist richtig, dass in dieser Verfügung neue Rechtsanschauungen zum Ausdruck kommen, die aber, wie wir glauben und unten ausführen, ihre volle Berechtigung haben.

Auch die übrigen Auslassungen der „Handels-Zeitung“ gehen gewiss zu weit. Unvorsichtigkeit und Fahrlässigkeit unterscheiden sich denn doch noch wesentlich vom „gedungenen Mörder“. Es denke Jeder an seine eigene Vergangenheit, und er wird vielleicht des einen oder andern Falles sich erinnern, wo er es nur dem guten Glücke zu danken hatte, dass seine Fahrlässigkeit nicht schweres Unheil zur Folge hatte — und solche Erinnerungen stimmen doch etwas milder. So wenig wir sonst der vox populi nachzufolgen gewohnt sind, so können wir doch in diesem Falle — und beim Recht muss man schliesslich doch an die Mehrheit appelliren — nicht umhin, zu constatiren, dass sich die öffentliche Meinung, der „Rechtssinn“ des Volkes, dieser mildern Auffassung zuneigt. Die Fälle sind nicht gar selten, wo der Urheber einer fahrlässigen Tödtung Geld genug hat, die Geschädigten durch Auszahlung einer Summe zum Schweigen zu bringen — ich erinnere mich nicht, dass Jemand desswegen über Justizmord geklagt hat, dass man

den Betreffenden nicht noch einige Monate oder Jahre an den Schatten setzte. Warum soll denn der arme Teufel, dessen Schuld, wie aus dem factischen Theil der citirten Verfügung hervorgeht, eine minime ist, brummen müssen!

Wir möchten aber das Hauptgewicht auf einen ganz andern Punkt legen. Die Eisenbahnen, und zum Theil auch die Grossindustrie, befinden sich in so durchaus neuen Verhältnissen, dass hier die frühern Rechtsregeln nicht mehr unbedingt Anwendung finden können. Wenn ich, einzelnes Individuum, das Herr über seine Handlungen ist, etwas thue, dann trage ich auch die ganze Verantwortlichkeit und der Richter weiss bestimmt, an wen er sich zu halten hat. Wenn ich, Angestellter einer Eisenbahn, nach rechts und links mit Reglementen umstellt bin, die jeden meiner Schritte regeln sollen und oft derart eingerichtet sind, dass ich das eine nicht befolgen kann, ohne das andere zu verletzen; wenn ich riskiren muss, ohne eigentliche Schuld, nur weil diese Reglementirerei es so mitbrachte, durch Bussen einen Theil des zum Unterhalt meiner Familie dringend nöthigen Lohnes zu verlieren oder gar entlassen zu werden; wenn ich nicht mehr als Mensch behandelt werde, dem man zutraut, dass er selbst von sich aus seine Pflicht so gut wie möglich thun werde, sondern unter geschwungener Peitsche durch die Barrieren von Verordnungen gejagt werde\* — dann scheint es mir, hört meine Verantwortlichkeit zum guten Theil auf, und es würde wahrhaftig „allen Rechtssinn verletzen“, wenn man mich für alles Ungeschickte, was passiert, ganz und voll verantwortlich machen und mich die zum guten Theil von Andern eingebrachte Suppe allein hinunterwürgen lassen wollte.

Die Eisenbahn hat das Eigenthümliche, dass ihr Personal von zu oberst bis zu unterst, von der Direction bis zum letzten Bahnarbeiter eine zusammenhängende Kette bildet, derart, dass, so lange nicht ein aus bösem Willen hervorgegangenes eigentliches Verbrechen vorliegt, die Schuld eines Unfalles in der Regel sich auf eine ganze Reihe dieser Angestellten theilt, und dadurch für den Einzelnen sich mildert. Es wäre Unrecht, dann irgend Einen herausnehmen und an ihm ein Exempel statuiren zu wollen.

Nach der Erzählung des Unfalles, wie sie in der citirten Verfügung enthalten ist, wäre die Direction z. B. gar nicht ohne Schuld. Es genügt noch lange nicht, Reglemente zu machen, und Bussen und Strafen zur Nichtbeachtung zu verhängen. Die Direction hat sich wohl zu informieren, ob eine Durchführung der Reglemente nicht auf factische Unmöglichkeiten stösst; sie sollte, wie es anderwärts geschieht, durch passende und wiederholte Instruction, den Leuten die Vorschriften von Zeit zu Zeit wieder auffrischen und denselben Sinn und Zweck dieser Vorschriften auseinanderzusetzen; sie soll durch eigenes Bereisen der Linie oder durch besondere Inspectoren und durch die Bahnhofsvorstände eine beständige, nicht von Strafen, sondern von Mahnungen und Rath begleitete Controle ausüben, und nicht durch eigne Lässigkeit Uebelstände einreissen lassen und dulden, bis einmal ein Unfall die Gemüther wieder aufrüttelt. All das scheint nicht geschehen zu sein. Die erwähnte Verfügung sagt ausdrücklich: „Das ganze Personal des Bahnhofes bezeugt übereinstimmend, dass ohne dieses Mittel (das Abschneiden der Wagen) es unmöglich wäre, dem Verkehrsbedürfniss Genüge zu leisten. Es ist selbstverständlich, dass der Gipfelpunkt der Bahnverwaltung, dass der Betriebschef, resp. die Direction volle Kenntniss von diesen Verhältnissen hatte. Sie duldet es und wusste, dass es nicht anders gehe.“ Und weiter: „Die Verwaltung hat gewusst, dass kein Arbeiter einen halben Tag im Dienste bleiben könnte, wenn er die allerdings gegebenen Vorschriften buchstäblich erfüllen wollte; sie hat gewusst, dass entweder ihr Gesetz übertreten werden müsse oder dann der Dienst nur ganz unvollkommen gemacht werden könne. In Ansehung des Letztern hat sie zugegeben, dass das Erstere geschehe, und ihre Angestellten sind in der eigenen Gesetzesverletzung grossgezogen worden.“

Allem diesem widerspricht der Herr // nicht; er würde sicherlich nicht unterlassen haben, das Gegentheil anzuführen, wenn er nicht selbst von der Richtigkeit dieser Auslassungen der Staatsanwaltschaft überzeugt wäre.

Es sollte zwar keines solchen Apparates bedürfen, um zu beweisen, dass die Directionen fehlbare Menschenkinder wie wir übrigen Sterblichen sind. Ich weiss zwar wohl, dass sich die Directionen überall gerne für unfehlbar halten und es hat mir dereinst ein Director wörtlich gesagt: „Die Direction irrt nie“. Es wäre aber doch gut, wenn dieselben anfangen würden, sich als Menschen zu betrachten, die auch irren können, und für solche Irrthümer gewiss ebenso gerne Verzeihung erlangen können, wie sich Jeder dieselbe selbst gibt.

Von diesem Standpunkte aus hätte sich dann vielleicht bei Anlass des Winterthurer-Unfalles die Direction gesagt: Auch wir und mit uns die ganze Reihe von Beamten durch den Stationsvorstand herunter tragen Mitschuld an diesem Unfalle. Auch wir hätten vielleicht Maassregeln treffen können und sollen, durch welche dieser Unfall verhütet worden wäre. Wir anerbieten dem Geschädigten eine annehmbare Entschädigung und dürfen hoffen, dass dessen „Rechtssinn“ nicht verletzt werde, wenn wir auch nicht mit jener ganzen Kette von Beamten, an welchen möglicherweise einige Schuld gefunden werden kann, ins Zuchthaus wandern.

Diesen Standpunkt scheint uns auch die Staatsanwaltschaft in der erwähnten Sistrung eingenommen zu haben, und wir begrüssen dieselbe daher als einen Schritt weiter auf dem Wege, für diese neuen Unternehmungen, so sich Eisenbahnen nennen, das rechte „Recht“ zu finden.

\* \* \*

## Die sechste Versammlung der Techniker Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. (Fortsetzung.)

24. Als wirksamstes Mittel, das Fortbewegen des Schienengestänges ohne Einklinkungen zu verhüten, hat sich die Anwendung von schweren Winkellaschen erwiesen, in welchen die Einklinkungen angebracht werden können.

Kräftige Stosswinkel können in zweiter Reihe empfohlen werden.

Auch sogenannte Verstossplatten scheinen sich zu bewähren; es dürften jedoch noch weitere Erfahrungen abzuwarten sein, um hierüber ein bestimmtes Urtheil fällen zu können.

\* Zum Nachlesen empfohlen: Die Bilder aus dem Eisenbahnleben im Feuilleton der „N. Z. Ztg.“ von Arn. Steinmann.