

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 23

Artikel: Beschwerdebücher
Autor: R.-A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2163>

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>

jeweilen unter spezieller Verantwortlichkeit der Eisenbahnverwaltung zu geschehen habe.“ Aus diesen Gründen wurden die Beklagten zur Bezahlung der eingeforderten Summe verurtheilt. (Urteil des Kantonsgerichtes vom 6. Februar 1873.)

* * *

Beschwerdebücher. Die Einsicht der durch den Erlass vom 20. August er. erforderlichen Auszüge aus den Beschwerdebüchern der Stationen hat dem Reichseisenbahn-Amt die Ueberzeugung gewährt, dass in der Handhabung der Beschwerdebücher, sowie in der Verfolgung und Erledigung der Beschwerden, nicht von allen Verwaltungen in zweckentsprechender Weise verfahren wird.

Demzufolge empfiehlt das Reichseisenbahn-Amt zur Beachtung: 1) Die Beschwerdebücher sind in den Stationsbureaux derart aufzulegen, dass sie auch in Abwesenheit der Stationsvorsteher von den stellvertretenden Beamten auf Verlangen vorgelegt werden können; 2) den Stationsbeamten ist zur Pflicht zu machen, die Vorlegung der Beschwerdebücher zum Zweck der Eintragung von Beschwerden nicht zu verweigern; 3) der Ort, wo die Beschwerdebücher aufliegen, ist durch Anschlag in den Wartesälen, sowie in der Nähe der Billetschalter zur Kenntnis der Reisenden zu bringen; 4) die Beschwerdebücher sind mit Rubriken zu versehen, welche auf eine sachgemäße Ausfüllung beziehungsweise auf die Erfordernisse einer weiteren Verfolgung hinweisen. Es wird dies durch folgende Colonnen zu erreichen sein: 1) Name, Stand und Wohnort des Beschwerdeführers. 2) Der Beschwerde a) Datum, b) Gegenstand. (Beschwerden über einen Dienstthuenden müssen dessen thunlich genaue Bezeichnung nach dem Namen oder der Nummer oder einem Uniformmerkmale enthalten.) 3) Datum der Einreichung an die vorgesetzte Dienststelle; 4) der getroffenen Entscheidung a) Datum, b) kurzer Inhalt. Vor der Abgabe an die Station sind die Beschwerdebücher zu paginiren und ist die Seitenzahl auf dem Titelblatt zu vermerken. 5) Den Stationsbeamten ist zur Pflicht zu machen, Abschrift der Beschwerden ohne Verzug der vorgesetzten Dienststelle unter Angabe ihrer Wissenschaft über den Inhalt der Beschwerde einzureichen. Bei einzelnen Verwaltungen besteht die Einrichtung, dass der vorgesetzten Dienststelle nicht eine Abschrift der Beschwerden, sondern die Beschwerdebücher selbst eingesandt werden. Gegen diese Einrichtung ist diesseits nichts zu erinnern, sofern der Station Duplicate oder Triplicate zur Verfügung stehen. 6) Ohne Ausnahme ist jeder Beschwerdeführer, der seinen Namen und seinen Wohnort angegeben hat, mit einem Bescheide zu versehen, der, falls er ablehnend lautet, zugleich die Motive enthalten muss. 7) Die Erledigungsvermerke in den Beschwerdebüchern müssen ersehen lassen, dass und in welcher Weise der Beschwerdeführer beschieden ist oder was sonst zur Behebung oder aus Anlass der Beschwerde angeordnet ist.

Sind auch die Beschwerdebücher, wie dies von einzelnen Verwaltungen zur Rechtfertigung des ungenügenden Inhalts der Erledigungsvermerke hervorgehoben wurde, nicht zur Lecture bestimmt, so darf doch nicht übersehen werden, dass die Erledigungsvermerke und die Art, in welcher sie abgefasst werden, auf das Verhalten der mit der Aufbewahrung der Beschwerdebücher betrauten Beamten von Einfluss ist.

Die unter 4 bezeichnete Einrichtung der Beschwerdebücher würde selbstverständlich bis dahin ausgesetzt werden können, dass eine Erneuerung der gegenwärtig im Gebrauch befindlichen Bücher nothwendig wird.

(D. R.-A.)

* * *

† Schnellzüge und continuirliche Bremsen. (Schluss.)

V. Die Entgleisung auf der Nordostbahn. Den nachfolgenden Observationen über die am 20. Juni d. J. stattgefundene Entgleisung auf der schweizerischen Nordostbahn ist als einleitende Bemerkung voranzustellen, dass die ganze Reihe der hier entwickelten Sätze und Schlussfolgerungen auf blossen Suppositionen beruht, welche als solche — obgleich ich sie für prinzipiell richtig halte — die Möglichkeit einer erfolgreichen Widerlegung nicht ausschliessen. Wo die Argumentationen über Ursachen und Wirkungen einer Sache verschiedene Grundlagen haben können, da ist wohl nur die Richtigkeit der einer dieser Grundlagen entspringenden Schlussfolgerungen zu prüfen, und diese Gelegenheit ist jedem Leser der nachfolgenden Betrachtungen ungeschmälert geboten.

Im Fernern setze ich voraus:

- Dass die Bahn an der Entgleisungsstelle, obgleich in Reparatur stehend, vollständig consolidirt war und somit alle Garantien für einen sicheren Betrieb gewährte.
- Dass der Achsenbruch an der Nabe des linken Maschinen-Vorderrades nicht Ursache, sondern Folge der Entgleisung war.

- Dass der Locomotivführer, als er eine Unregelmässigkeit der Fahrt bemerkte, plötzlich Dampf abstellte.
- Dass dabei weder Maschine und Tender noch sonst ein Fahrzeug im Zuge gebremst wurde.
- Dass die Geschwindigkeit der Fahrt im Entgleisungsmomente 20 Meter pro Secunde = 72 Kilometer pro Stunde betrug.

In Betreff dieses letzten Punktes ist zu bemerken, dass die Entfernung zwischen den Stationen Zürich und Baden, von Mitte zu Mitte Aufnahmsgebäude gemessen, 23,105 Meter beträgt, und da dem entgleisten Zuge (Schnellzug Nr. 6) zur Befahrung dieser Strecke fahrplanmässig 26 Minuten gegeben sind, so ist die entsprechende effective Fahrgeschwindigkeit $23,105 \times \frac{60}{26} = 53.32$

Kilometer pro Stunde. Auf der Nordostbahn wird in der Regel die Geschwindigkeit der Schnellzüge mittelst dem bekannten Krämerschen Apparate controlirt, welcher dieselbe direct in Kilometer pro Stunde angibt; ein solcher Apparat, womit der verunglückte Zug allerdings nicht versehen war, indicirt stellenweise Geschwindigkeiten von 70—75 Kilometer pro Stunde und dies sind wohl die Maximal-Geschwindigkeiten, welche auf der Nordostbahn vorkommen.

Der Situationsplan auf der beigelegten Tafel gibt nun die relative Stellung, sowie die Lage der verschiedenen Fahrzeuge unmittelbar nach der Entgleisung an. Der Zug bewegte sich in der Richtung von Zürich nach Baden auf dem linken Geleise, und die Entgleisungsstelle liegt, wie die Skizze angibt, in einer nach links gehenden Curve von 5600 Fuss oder 1680 Meter Radius und in einem Gefälle von 3,2 ‰. Kurz auf diese Stelle folgt die sogenannte Wettinger Curve von 300 Meter Radius.

Folgende Zusammenstellung enthält die Composition des Zuges, sowie die approxim. Gewichte von Maschine, Tender und Wagen:

Fahrzeuge:	Gewichte:
1) Maschine „Altorf“ Nr. 42	22 Tonnen zus. 40 Tonnen.
2) Tender	18 "
3) Gepäckwagen (S. C. B.)	D 615 (leer) ... 7 "
4) Personenwagen (S. C. B.)	AB 239 " ... 11 "
5) Personenwagen (S. C. B.)	AB 200 " ... 11 "
6) Gepäckwagen (N.O.B.)	F 2032 " ... 9 "
7) Personenwagen (S. O.)	AB 102 " ... 12 "
Belastung der Wagen circa ... 10 "	

ergibt ein totales Zuggewicht von 100 Tonnen.

Mit Zugrundelegung der im II. Capitel aufgestellten Theorie über die lebendige Kraft eines Zuges und den gegen verschiedene hemmende Kräfte zurückgelegten Weg lässt sich der Lauf dieses Zuges bei einer Geschwindigkeit von 20 Meter pro Secunde leicht verfolgen. Bei Berechnung des entsprechenden Eigenwiderstandes ist indessen ein bis dahin vernachlässigtes Moment noch zu berücksichtigen. Durch Versuche ist nämlich constatirt, dass die Locomotive bei geschlossenem Regulator und Cylinderhähnen eine bedeutende Retardationskraft dadurch ausübt, dass in den Cylindern ein partielles Vacuum und in Folge dessen ein Gegendruck entsteht. Bramwell schätzt den dadurch verursachten Widerstand auf 2 Kilogramm pro Tonne Zuggewicht, welcher bestimmt wurde, indem ein Zug plötzlich frei laufen gelassen wurde, zuerst mit Maschine und nachher mit abgekuppelter Maschine, worauf die Differenzen der Widerstände ermittelt werden konnten. Wenn wir diesen Widerstand mit 2 Kilogramm in die früher abgeleitete Formel einsetzen und uns dabei die Beschleunigung der Schwere durch den vermehrten Widerstand in der Curve compensirt denken, so ist der Totalwiderstand unseres Zuges

$$R = 2 + 3,6 + \frac{72^2}{1000} = 10,8 \text{ Kilogramm pro Tonne} = 1/92 \text{ des Zuggewichtes}$$

Zuggewichtes, und wenn der Zug keiner anderen hemmenden Kraft ausgesetzt ist, so muss er bis zu seinem Stillstande das 92-fache der Fallhöhe (h), d. h. $91 \times 20,38 = 1875$ Meter zurücklegen, wozu $\frac{2 \times 1875}{20} = 187$ Secunden Zeit erforderlich sind.

Diese Zahlen beweisen, dass durch den Eigenwiderstand eines Zuges auf der Horizontalen nur ein minimer Einfluss auf die Zugshemmung ausgeübt wird und dass in Fällen, wo es sich um eine rasche Retardation einer grossen Schnelligkeit handelt, dieser Factor kaum zu berücksichtigen ist. Verfolgen wir nun den Lauf des entgleisten Zuges an der Hand des beigegebenen Situationsplanes, so ergibt sich als die wirklich zurückgelegte Distanz von der ersten Spur am Schienenkopfe bis zum Umsturze der Maschine $80 + 60 = 140$ Schritte à $2\frac{1}{2}$ Fuss = 350 Fuss = 105 Meter, und dieser Weg entspricht der Ausübung einer hemmenden Kraft von $\frac{20,38}{105} = 1/5$ des Zuggewichtes. Wäre also der Zug vom Momente der Entgleisung an einer stetig einwirkenden Bremskraft von 20 Tonnen unterlegen, so hätte diese den Still-

*