

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 9

Sonstiges

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: 09.01.2026

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

DIE EISENBAHN CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift

Journal hebdomadaire suisse

für die Interessen des Eisenbahnwesens.

pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. II.

ZÜRICH, den 5. März 1875.

No. 9.

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

Abhandlungen und regelmässige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

Abonnement. — Schweiz: Fr. 10. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern u. Buchhandlungen oder direct bei der Expedition.

Ausland: Fr. 12. 50 = 10 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern und Buchhandlungen des deutsch-österreichisch. Postvereins, für die übrigen Länder in allen Buchhandlungen oder direct bei Orell Füssli & Co. in Zürich.

Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

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.

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

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

Abonnement. — Suisse: fr. 10. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses, chez tous les libraires ou chez les éditeurs.

Etranger: fr. 12. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche chez tous les libraires ou auprès des bureaux de poste, pour les autres pays chez tous les libraires ou chez les éditeurs Orell Füssli & Co. à Zurich.

Prix du numero 50 centimes.

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

INHALT: Berathungen der zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnbetriebe zu ergreifenden Maassnahmen (Schluss). — Bemerkungen einiger Eisenbahngesellschaften über Ergebnisse aus ihren Versuchen mit Bremsklötzen von verschied. Material. — Der Dampfer Bessemer. — Bundesgericht. — Suisse occidentale. — Bötzbegbahn. — Expropriationsrecht. — Kleinere Mittheilungen. — Unfälle. — Literar. Uebersicht erschienener Neuigkeiten zu bez. durch Orell Füssli & Co. in Zürich. — Stellenvermittlung. — Anzeigen. Beilage: Aus den Bundesrathsverhandlungen. — Carte hydrologique. Les chemins de fer en Amérique. — Tramways Bruxellois. — Rechtsfall. Jurabahn und Jura industriel. — Jurabahn. — Die Betriebsmittel der österreichischen Bahnen 1874. — Eisenbahn-Schiedsgericht.

Berathungen der zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnbetriebe zu ergreifenden Maassnahmen. (Fortsetzung von Nr. 8. Schluss.)

Frage No. 27.

„Inwieweit erscheint die Annahme gerechtfertigt, dass eine Ueberbürdung des Beamtenpersonals im äusseren Betriebsdienste zu den Unfällen beigetragen habe?“

„Und lassen sich bestimmte Normen in Bezug auf die Maximal-Dauer der täglichen Dienstzeit und die erforderlichen Ruhepausen für die Beamten der einzelnen Dienstzweige aus den vorliegenden Erfahrungen herleiten?“

In Betreff des ersten Theils der Frage wird zugegeben, dass in manchen Fällen eine Ueberbürdung des Beamtenpersonals zur Unsicherheit im Betriebe beigetragen haben möge. Nach Mittheilung des Vorsitzenden sind in dieser Beziehung bereits die nöthigen Erhebungen gemacht, auf Grund deren eine angemessene Festsetzung der regelmässigen Arbeitszeit veranlasst sei.

In Betreff der zweiten Frage herrscht völliges Einverständnis darüber, dass sich bestimmte, unter allen Umständen einzuhaltende Normen für die Minimal-Dauer des täglichen Dienstes überhaupt nicht feststellen lassen, da sonst den mannigfachen und wechselvollen Ansprüchen, die an den Eisenbahnbetrieb gestellt werden, nicht in der erforderlichen Weise genügt werden könnte. Die Besprechung ergibt, dass bei den meisten Verwaltungen die Regel festgehalten wird, auf eine Dienstleistung eine Ruhepause von mindestens gleicher Dauer folgen zu lassen, übrigens werde von den Beamten nicht selten der Wunsch ausgesprochen, je zwei Dienstleistungen unmittelbar hintereinander abmachen zu dürfen, um dadurch eine für ihre Privat Zwecke besser auszunutzende Ruhepause von doppelter Dauer zu gewinnen.

Der Beschluss der Versammlung geht dahin, dass bei der Disposition über die Verwendung der Beamten unbedingt daran festzuhalten sei, dass eine Ueberschreitung der Leistungsfähigkeit nicht stattfinden dürfe, eine Cumulirung der Dienstleistungen in der erwähnten Weise sei auszuschliessen.

Frage No. 28.

„Erscheint es erforderlich in der Verwendung von Arbeitern zu gewissen, mit Verantwortlichkeit verbundenen Dienstverrichtungen Beschränkungen der bisher üblichen Praxis eintreten zu lassen?“

Von mehreren Seiten wird befürwortet, die Führer der mit der Bahnunterhaltung beauftragten Rotten zu Beamten zu machen. Von anderer Seite wird die ausgesprochene Qualifikation als Beamte für gewisse Dienstzweige für weniger wesentlich erachtet, als die Gewährung einer Pensionsberechtigung, durch welche das betreffende Personal an die Bahnverwaltung fester gebunden wird. Ausnahmsweise Indienststellung von Arbeitern, die nicht Beamte seien, bei Vertretungen etc. sei unvermeidlich.

Die Versammlung entscheidet sich dahin, dass das für den regelmässigen Dienstturnus erforderliche Personal durchweg in der Eigenschaft von Beamten anzustellen sei.

Frage No. 29.

„Empfiehl es sich, bei den unteren Beamten das Interesse für den Dienst und namentlich für die Entdeckung betriebsgefährlicher Schäden an dem Oberbau oder den Betriebsmitteln durch Aussetzen von Prämien anzuregen?“

„Und darf die Ertheilung von Prämien an das Zugpersonal und insbesondere die Locomotivführer für die pünktliche Beförderung der Züge als zulässig gelten?“

Der erste Theil der Frage wird von der Versammlung einstimmig bejaht, nachdem daraus auf Antrag die Worte „bei den unteren Beamten“ gestrichen sind.

Den zweiten Theil beantwortet die Versammlung dahin, dass die Prämien-Ertheilung für die pünktliche Beförderung der Züge mit Rücksicht auf die Versuchung zur Ueberschreitung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit bei Zugverspätungen als bedenklich zu erachten und daher zu vermeiden sei.

Beiläufig wird hierzu bemerkt, dass die Ertheilung von Prämien überhaupt nur da am Platze erscheine, wo eine Pflichterfüllung in hervorragender Weise über das gewöhnliche Maass hinaus vorliege.

Frage No. 30.

„Gestatten die bestehenden Fahrpläne bei Innehaltung der vorgeschriebenen Maximalgeschwindigkeit durchweg die für die Sicherheit unentbehrliche Regelmässigkeit des Betriebes?“

„Event. welche principielle Aenderungen erscheinen erforderlich?“

Zuvörderst wird die bisher übliche Art der Zeitberechnung zur Festsetzung der Fahrpläne, wobei zu der aus der normalen Geschwindigkeit und der Stationsentfernung berechneten Fahrzeit gewisse Zuschläge für die An- und Abfahrt addirt werden, von der Versammlung als eine geeignete und auch ferner festzuhaltende Methode anerkannt, wobei davon ausgegangen wird, dass bei der Bemessung jener Zuschläge auf die localen Verhältnisse sachgemässe Rücksicht zu nehmen sei.

Ferner erklärt die Versammlung, dass die fahrplanmässige Beförderung der Personenzüge durch die Mitführung der Postpäckereien in Folge verlängerten Aufenthalts auf den Stationen resp. in Folge Verhinderung einer Abkürzung des fahrplanmässigen Aufenthaltes bei Verspätungen erfahrungsmässig vielfach beeinträchtigt werde, was eine Verminderung der Betriebssicherheit zur Folge habe und dass Maassnahmen zur Abhilfe geboten erscheinen. Ein vorzugsweise geeignetes Mittel hierzu wird in der Ueberweisung der Postpäckereien auf besondere, Personen nicht befördernde Züge (Eilgüterzüge, Verbandsgüterzüge etc.) gefunden.

Ebenso spricht sich die Versammlung dafür aus, dass durch thunlichste Fernhaltung des Eilgüterverkehrs, sowie durch Aus-