

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 16/17 (1882)  
**Heft:** 19

## Inhaltsverzeichnis

### 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:** 13.01.2026

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

INHALT: Technische Einheit im Eisenbahnwesen. — Der Saalbau in Aarau. Von Stadtbaumeister Geiser in Zürich. Mit einer Tafel. — Ueber Compound-Maschinen. Von Maschineningenieur H. von Orelli. (Schluss.) — Revue: La conférence internationale des Electriciens. — Concurrenzen: Rathaus in Leipzig. Stephanie-Brücke in Wien. — Miscellanea: Preis-ausschreiben. Eisenbahnlinie Pino-Novara. Theaterbrände. † S. J. Boller-Hafner. Zahnradbahnen. Landesaufnahme in Frankreich. Electriche Beleuchtung in München. Die Liquidation der Pariser Weltausstellung. Eisenbahnlinien in Ungarn. Eine neue Bahnroute Wien-Venedig-Rom. Eine neue Themsebrücke in London. — Stellenvermittlung.

## Technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Vom 16. bis 21. October fand in Bern die internationale fachmännische Conferenz betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen statt. An derselben waren folgende Staaten vertreten: Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Italien und die Schweiz und zwar:

*Deutschland* durch die HH. Geh. Oberregierungsrath Streckert, Geh. Baurath Stambke, Obermaschinenmeister Mahla, Oberbaurath v. Brockmann, Transportinspector Seiz und Eisenbahndirector Wöhler;

*Oesterreich-Ungarn* durch die HH. Regierungsrath Kamper, Oberinspector Dr. Lange von Burgenkron, Director Verderber, kais. Rath Kuhn und Director Wagner;

*Frankreich* durch die HH. Oberingenieur Luuyt, Oberingenieur Ricour, Inspector Ameline, Ingenieur Banderali, Salomon, Meüdt, Oberingenieur Boutmy, Ingenieur Balguerie und Saur;

*Italien* durch die HH. Commendatore Bussi, Ritter Fusarini, Ritter Bianco, Ritter Agazzi, Ritter Orefice und Ritter Riva;

die *Schweiz* durch die HH. Inspector Dapples, Director Dietler und Maschinemeister Klose.

Nachdem Herr Bundesrath Welti als Vorsteher des schweizer. Eisenbahndepartements die Sitzung eröffnet hatte, wurde das Bureau wie folgt bestellt:

*Präsident*: Herr Bundesrath Welti.

*Erster Vicepräsident*: Herr Geh. Oberregierungsrath Streckert.

*Zweiter Vicepräsident*: Herr Oberingenieur Luuyt.

*Secretäre*: die HH. Farner, Secretär des schweiz. Eisenbahn-departements, und Huguenin, Controlingenieur desselben Departements.

Ein Reglement über den Gang der Verhandlungen der Confereuz wurde *in globo* angenommen.

Was den Gang der Verhandlungen anbetrifft, so würde es zu weit führen, wenn wir hier auf die Discussion über die einzelnen der Berathung unterzogenen Punkte eintreten wollten. Wir beschränken uns desshalb auf die Mittheilung, dass zwei Commissionen bestellt wurden, wovon die eine die vorliegenden Projecte und Propositionen zu besprechen und zu sichten hatte, um alsdann über die Ergebnisse ihrer Prüfung Bericht zu erstatten, worauf dann erst die Berathungen in Plenum stattfanden. Die zweite Specialcommision hatte sich ausschliesslich mit der Vorberathung der das Maximalprofil der Wagen betreffenden Fragen zu befassen und eine Verständigung über diese Materie anzustreben.

Das Resultat sämmtlicher Berathungen ist in dem in der Sitzung vom 21. October vorgelegten und von der Conferenz genehmigten Schlussprotokoll enthalten, welches wir hier in deutscher Uebersetzung folgen lassen. Dasselbe lautet:

Die Conferenz, zu welcher der schweizerische Bundesrath die Regierungen von Deutschland, Oesterreich, Frankreich, Ungarn und Italien in der Absicht eingeladen hat, eine Verständigung über die technische Einheit im Eisenbahnwesen zu erzielen, ist in Bern zusammengetreten und hat in den Sitzungen vom 16., 17., 18. und 19. October 1882 die verschiedenen Gegenstände ihres Programmes in Berathung genommen und theils durch einstimmige, theils durch Mehrheitsbeschlüsse erledigt.

Am heutigen Tage haben sich nun die von den genannten Regierungen bezeichneten Delegirten unter dem Präsidium des Herrn Bundesrath Welti zu einer Schlusssitzung versammelt.

Dieselben haben als Ergebniss der Conferenzberathungen festgestellt was folgt:

### Art. 1.

Das *Rollmaterial der Eisenbahnen*, welches für den internationalen Transitverkehr bestimmt ist, soll denjenigen technischen Bedingungen genügen, welche in den nachfolgenden Paragraphen verzeichnet sind.

Die darin angegebenen Maximal- und Minimalmaasse gelten sowohl für das bereits hergestellte als für das neu zu erstellende Material, unter Vorbehalt jedoch der besondern in Parenthesen beigefügten Maasse, welche für dasjenige Material als zulässig erklärt werden, das in dem Zeitpunkt, in dem diese Bestimmungen in Kraft treten, schon hergestellt ist.

|   |  | Maximum<br>mm | Minimum<br>mm |
|---|--|---------------|---------------|
| 1. Radstand neu zu erbauender Güterwagen  | Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf bewegliche Untergestelle.                                  | —             | 2500          |
| 2. Abstand der Räder einer Achse, gemessen zwischen den inneren Flächen der Radreifen oder der dieselben ersetzenden Theile   | Zulässiges Maass für bestehendes Material  | 1363 (1366)   | 1357 —        |
| 3. Breite der Radreifen oder der dieselben ersetzenden Theile   | Zulässiges Maass für bestehendes Material  | 150 —         | 130 (123)     |
| 4. Spielraum der Spurkränze, nach der Gesamtverschiebung der Achse gemessen, bei Annahme einer Spurweite von 1440 mm  | —  | 35            | 15            |
| 5. Entfernung von Aussenkante zu Aussenkante der Spurkränze, gemessen 10 mm unterhalb der Lauffläche der beiden Radreifen, bei 1500 mm Entfernung der Laufkreise  | —  | 1425          | 1405          |
| 6. Höhe der Spurkränze, bei normaler Stellung der Räder auf geradem, horizontalem Geleise, von Schienenoberkante vertikal gemessen  | —  | 35            | 25            |
| 7. Stärke der Radreifen der Wagenräder, im schwätesten Punkte der Lauffläche gemessen   | —  | —             | 20            |
| 8. Schalengussräder sind im internationalen Verkehr unter nicht mit Bremsen versehenen Güterwagen zulässig.   | —  |               |               |
| 9. Elastische Zug- und Stossapparate müssen an beiden Stirnseiten der Wagengestelle angebracht sein.  | Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf Güterwagen, die für specielle Transporte verwendet werden. |               |               |
| 10. Höhenlage der Buffer bei leeren Wagen, von Schienenoberkante bis zur Mitte der Bufferscheibe vertical gemessen  | Zulässiges Maass für bestehendes Material  | 1065 (1070)   | 1020 —        |
|   | Ein Minimum wird für bestehendes Material nicht festgesetzt.   |               |               |
| 11. Höhenlage der Buffer bei grösster Belastung der Wagen   | Zulässiges Maass für bestehendes Material  | —             | 940 (900)     |
| 12. Abstand der Buffer, von Mitte zu Mitte der Scheiben eines Bufferpaars   | Zulässige Maasse für bestehendes Material  | 1760 (1800)   | 1740 (1700)   |
| 13. Durchmesser der Bufferscheiben  | Zulässiges Maass für bestehendes Material  | —             | 340 (300)     |
| 14. Freier Raum zwischen den Bufferscheiben und der Kopfschwelle der Wagen, bezw. den an derselben vorspringenden Theilen, bei vollständig eingedrückten Buffern, parallel mit der Zugstange zwischen Buffern und Zughaken gemessen | Zulässiges Maass für bestehendes Material  | —             | 300 (250)     |
| 15. Vorsprung der Buffer über den Zughaken, von der Angriffsfläche des nicht angezogenen Zughakens bis zur Stirn des nicht eingedrückten Buffers, parallel mit der Wagenachse gemessen  | Zulässiges Maass für bestehendes Material  | 400 (430)     | 300 (228)     |
| 16. Länge der Kuppelungen, von der Stirnseite des Buffers bis zur Innenseite des Einhängbügels, bei ganz gestreckter Kuppelung gemessen   | Zulässige Maasse für besteh. Material { Personenwagen<br>Güterwagen                                    | 550 (430)     | 450 (228)     |
|   | Für bestehendes Material werden keine Maasse festgesetzt.  |               |               |