

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 19/20 (1892)
Heft: 24

Wettbewerbe

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: 23.02.2026

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

| | |
|---|---------------|
| IV. Fahrdiest | |
| a) Personal | Fr. 32 385,70 |
| b) Materialverbrauch u. Wasserkraft | " 20 518,68 |
| c) Unterhalt der maschinellen Einrichtungen (Automobilen) | " 10 663,87 |
| d) Sonstige Ausgaben | " 1 524,75 |
| V. Verschiedene Ausgaben | " 5 305,84 |
| Im Ganzen | " 98 729,54 |
| Per Tag | " 270,49 |
| Per Bahnkilometer | " 33 730,62 |
| Per Zugskilometer | " 0,58 |
| In Prozenten der Betriebseinnahmen | " 83% |

Zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes auf den schweizerischen Bahnen

hat der Bundesrat nach Einsicht eines Antrages seines Eisenbahn-Departements unterm 24. Mai a. c. nachfolgenden Beschluss gefasst;

Art. I.

1. Die Eisenbahnen werden bei der Erklärung behaftet, dass an Stelle der Fahrt auf Zeitdistanz die Züge auf Raumdistanz gefahren werden sollen, in dem Sinne, dass dieselben sich in der Regel in keinem geringern Abstand als dem einer Stationsdistanz folgen dürfen.

2. Wo die Fahrtordnung es erheischt, dass Züge in geringem Abstand gefahren werden, d. h. der Zugsabstand auf den Bruchtheil einer Stationentfernung beschränkt ist, soll die Stationsdistanz nach Bedürfniss in zwei oder mehr Unterabtheilungen zerlegt und müssen diese durch Blockstationen geschützt werden, welche mit den Signaleinrichtungen versehen sind, die das Einhalten der vorgeschriebenen Distanzen sichern.

Art. II.

1. Das von den Gesellschaften vorgeschlagene Rückmeldeverfahren wird als obligatorisch erklärt. Es darf kein Zug von einer Station abgelassen werden, bevor diese darüber sich versichert hat, dass der vorangegangene Zug die nächste Station erreicht oder passirt habe. Diese Versicherung erfolgt in der Regel durch eine telegraphische Anzeige von Seiten der letztern Station.

2. Bei Zugskreuzungen auf eingeleisiger Strecke, d. h. wenn zwischen zwei in gleicher Richtung verkehrenden Zügen auf dem gleichen Geleise ein Zug in entgegengesetzter Richtung verkehrt, gilt das Eintreffen des letztern als Beweis für die Rückmeldung und kann also auf die telegraphische Mittheilung verzichtet werden.

3. Der Bundesrat behält sich vor, auf Verlangen an Stelle der telegraphischen Mittheilung die Rückmeldung durch das Telefon zu gestatten.

4. In allen Fällen, gleichviel ob die Rückmeldung auf telegraphischem oder telefonischem Wege stattfinde, ist darüber die von den Eisenbahnen vorgeschlagene Controle zu führen, und es sind die Verwaltungen verpflichtet, diejenige Ueberwachung dieser Controle zu organisiren, welche deren ausnahmslose Durchführung sichert.

5. Wo nur mit einer Zugscomposition (en navette) gefahren wird, kann die Rückmeldung unterbleiben.

6. Soweit das System der Rückmeldung noch nicht eingeführt ist, soll dasselbe vom 1. Juli d. J. ab zur Durchführung gelangen; für diejenigen Linien, wo dies mangelszureichender Einrichtungen nicht möglich sein sollte, wird der Bundesrat Ausnahmen bewilligen. Die Gesuche um Ausnahmen müssen binnen 20 Tagen, von der Mittheilung dieses Beschlusses an gerechnet, dem Eisenbahn-Departement eingereicht werden.

Art. III.

1. Auf den schweizerischen Eisenbahnen müssen sämtliche Personen- und Schnellzüge mit durchgehenden automatischen Luftdruckbremsen geführt werden.

2. Eine Ausnahme ist gestattet für die Züge der Nebenlinien und Localbahnen, deren maximale Geschwindigkeit an keiner Stelle 45 km in der Zeitstunde übersteigt. Immerhin sind durchgehende selbstwirkende Bremsen auch hier an den Personenzügen anzubringen, wenn das Gefäll der Bahn 15 % übersteigt, oder wenn die Strecke ohne Einfriedigung oder ohne Barrierenabschlüsse ist, oder wenn das Gebiet von öffentlichen Strassen mitbenutzt wird.

3. Für die Schnellzugsrouten, sowie für die Hauptbahnstrecken mit Wagenübergang auf andere Linien sollen die Bremsapparate nach dem System Westinghouse, d. h. als sog. Einkammerapparate gebaut sein, in der Meinung, dass auch Apparate anderer Bremssysteme auf diesen Linien Verwendung finden dürfen, sofern dieselben mit der Westinghouse-Bremse vollkommen anstandslos und wie diese selbst funktionieren und zu bedienen sind. Auf Bahnen mit starkem Gefäll, wo solches als nötig erkannt wird, ist eine Doppelleitung zur Erreichung genügend sicherer Thalfahrt anzubringen.

4. Bei den Zügen mit über 60 km maximaler Geschwindigkeit muss die continuirliche Bremse bis zum letzten Wagen durchgeführt sein und dieser selbst einen richtig funktionierenden Bremsapparat besitzen. Bei allen andern Zügen mit durchgehenden Bremsen dürfen ausnahmsweise, sofern in dem continuirlich gebremsten Zugtheil für die fragliche Strecke für die ganze Zuglast vorgeschriebene Bremszahl vorhan-

den ist, hinter dem letzten Wagen mit functionirendem Brémsapparat noch im Maximum drei Wagen angehängt werden, wobei stets die Handbremse des letzten Wagons im Zuge in vollkommen dienstfähigem Zustande sein muss und durch einen zuverlässigen, streckenkundigen Angestellten zu bedienen ist. In keinem Falle darf aber das Gewicht des nicht in die Continuität einbezogenen Schlusstheiles des Zuges ein Drittel der continuirlich gebremsten Zuglast (excl. Maschine) übersteigen.

5. a. Es sind sämtliche Locomotiven, welche zur Führung von Personen- und Schnellzügen verwendet werden, mit Apparaten zur Bedienung der continuirlichen Bremse zu versehen. Bei Locomotiven mit Schlepptender soll diese Bremse wenigstens auf den Tender wirken, bei Tenderlocomotiven sollen die Trieb- und Kuppelräder mitgebremst werden. Bei allen Locomotiven soll das Kuppeln der Bremsleitung auf beiden Stirnseiten möglich sein.

b. Es sollen sämtliche in Betracht kommenden Personen-, Gepäck- und Bahnpostwagen mit vollständigen Bremsapparaten versehen werden.

c. Von den einzurichtenden Güterwagen können bei einem Theil der Wagen auch bloss Bremsleitungen angebracht werden, jedoch darf die Zahl dieser Wagen einer Verwaltung $\frac{1}{3}$ ihres sämtlichen für continuirliche Bremsen eingerichteten Materials der gleichen Bauart nicht erreichen.

6. Bei den Wagen des mit Luftdruckbremsen versehenen, übergangsfähigen, normalspurigen Materials soll sowol auf jeder Plattform als auch im Innern der Personenwagen die Möglichkeit geboten sein, das Bremsen des Zuges zu veranlassen.

7. Zur Durchführung dieser Massregeln wird ein Termin bis zum 1. Juni 1894 gewährt, in der Meinung jedoch, dass dieselbe nach Möglichkeit gefördert werde und dass bis zum 1. Juni 1892 alle Schnellzüge mit automatischen continuirlichen Luftdruckbremsen geführt werden.

8. Den Gesellschaften ist vorbehalten, beim Bundesrath die Be- willigung von Ausnahmen nachzusuchen, wo besondere Verhältnisse dazu Anlass geben.

Art. IV.

1. Betreffend das Rollmaterial ist für einmal angenommen, dass der Bestand zum Mindesten in dem Umfang erhalten bleiben soll, welcher sich aus der gegenwärtig vorhandenen Zahl der Fahrzeuge zuzüglich der zur Zeit in Aussicht genommenen Neuanschaffungen ergibt. Dieses Rollmaterial muss stets in gutem Zustande erhalten und es soll rechtzeitig für den Ersatz abgehender Stücke gesorgt werden.

2. Bezuglich der Locomotiven wird das Eisenbahn-Departement feststellen, welche Anzahl derselben bei den einzelnen Gesellschaften vorhanden sein muss, um abgesehen von den in Reparatur befindlichen Maschinen eine genügende Reserve zu sichern.

3. In Hinsicht auf die Personenwagen wird das Departement die Verhandlungen mit den einzelnen Verwaltungen fortsetzen, in dem Sinn, dass der Gesamtbestand der Personenwagen auf die Zahl gebracht werden soll, welche, bei gegenseitiger Aushilfe, für das Bedürfniss auch bei ausnahmsweiser Frequenz genügt, in der Art, dass weder auswärtige Wagen angemietet, noch Gepäck- oder Güterwagen zum Personentransport beansprucht werden müssen.

4. Was den Güterwagenpark betrifft, wird das Departement den Effect der von den Gesellschaften in Aussicht genommenen Neuanschaffungen gewärtigen.

Art. V.

Die Eisenbahngesellschaften sind eingeladen, die Vorschriften betreffend die Aufnahme in den Eisenbahndienst in dem Sinne zu ergänzen, dass das Betriebspersonal auch nach der Aufnahme in den Dienst durch fortgesetzte Instruction und Belehrung auf der Höhe seiner Aufgabe erhalten und die allseitige Dienstfertigkeit derselben durch periodische Prüfungen constatirt wird.

Art. VI.

Die tägliche Beanspruchung der Frauen im Barrierendienst darf nicht über die Dauer von zwölf aufeinanderfolgenden Tagesstunden hinausgehen. Eine Vertretung derselben in diesem Dienst ist nur durch solche Personen statthaft, welche die nötige Eignung dazu haben; insbesondere sind Kinder und körperlich untaugliche ältere Personen davon ausgeschlossen. Für Wöchnerinnen gilt, in Analogie der Bestimmung im Art. 15 des Fabrikgesetzes vom 23. März 1877, A. S. III, 241, dass dieselben vor und nach der Niederkunft im Ganzen während sechs Wochen nicht im Bahndienst beschäftigt werden dürfen, in der Meinung, dass der Dienst jedenfalls wenigstens vier Wochen nach der Niederkunft ausgesetzt werden soll.

Art. VII.

Die Gesellschaften sind bei der Erklärung behaftet, dass die Zugführer bei den Schnell- und den stark frequentirten Personenzügen weder zum Gepäck- noch zum Billetdienst herangezogen werden sollen.

Art. VIII.

Die Eisenbahngesellschaften sind eingeladen, die bez. Dienstvorschriften im Sinne der vorstehenden Anordnungen soweit als nötig zu ergänzen.

Art. IX.

Betreffend die Erstellung des zweiten Geleises auf den in den Anträgen des Eisenbahn-Departements vom 2. October 1891 bezeichneten Linien und Bahnstrecken wird das Departement mit den einzelnen Gesellschaften verhandeln.

Concurrenz.

Quartieranlage für Unterbedienstete der Eisenbahn-, Post- und Telegraphen-Verwaltung in Stuttgart. Die Generaldirection der württem-

bergischen Staatseisenbahnen will auf einem im Nordosten von Stuttgart gelegenen dreieckigen Gelände, das in Baublocks eingeteilt ist, Gebäude für 480 bis 500 Familienwohnungen errichten, unter Vorbehalt einer späteren Vergrösserung um 200 Wohnungen und schreibt zur Erlangung von Entwürfen einen auf deutsche Architekten beschränkten Wettbewerb aus. Termin: 30. September a. c. Preise: 5000, 3000 und 2000 Mark. Verlangt werden: Ein Lageplan im 1:1000, Gesamtansicht im 1:200, Ansichten, Grundrisse und Schnitte der einzelnen Häusergattungen im 1:100. Kostenberechnung und Erläuterungsbericht. Das Bauprogramm nebst den Lageplänen kann gegen Einsendung von 2 Mark (!) vom Bautechnischen Bureau der Generaldirection der württembergischen Staatseisenbahnen in Stuttgart bezogen werden.

Empfangsgebäude für den Bahnhof Dresden-Alstadt. Auf deutsche Architekten beschränkter Wettbewerb. Bausumme 5½ Millionen Mark. Termin: 1. September a. c. (Zu kurz!) Preise: 10000, 5000 und 5.1000 Mark. Verlangt werden: Ein Lageplan im 1:500. Grundrisse, Schnitte, Ansichten im 1:200, eine Ansicht des Fassaden-Systems im 1:50, ein Kostenüberschlag nach dem Rauminhalt mit Erläuterungsbericht. Programme mit den nötigen graphischen Beilagen können bezogen werden vom Hauptbureau der kgl. Generaldirection der sächsischen Staatseisenbahnen in Dresden.

Schul- und Gemeindehaus in Châtelard (Montreux). Der Gemeindevorstand von Châtelard (Montreux, Cte. Waadt) eröffnet zur Erlangung von Entwürfen für ein Schul- und Gemeindehaus einen Wettbewerb. Termin: 30. September a. c. Programm und Lageplan können bezogen werden beim Greffe du Châtelard, Montreux.

Miscellanea.

Normal-Sicherheits-Kuppelung für Eisenbahnwagen. Die bei den Casseler Versuchen im Jahre 1877 vereinbarte Normal-Sicherheits-Kuppelung für Eisenbahnwagen verdrängt in Folge der damit gemachten günstigen Erfahrungen immer mehr die auf den deutschen Eisenbahnen noch bis vor nicht langer Zeit vorherrschend im Gebrauch gewesene Schraubenkuppelung mit Notthketen wie auch die verschiedenen, sonst noch vorhandenen Kuppelungsvorrichtungen. Der Zeitpunkt scheint nicht mehr fern, bis zu welchem auf den normalspurigen deutschen Eisenbahnen — einige kleinere Bahnen vielleicht ausgenommen — das System der Normal-Sicherheits-Kuppelung allgemein zur Durchführung gebracht sein wird.

Ueber die Fortschritte in der Anwendung der Normal-Sicherheits-Kuppelung auf den Eisenbahnen Deutschlands, ausschliesslich derjenigen Bayerns, während der Jahre 1885 bis 1891, entnehmen wir einer im Reichs-Eisenbahn-Amte gefertigten Zusammenstellung das Folgende:

Im Jahre 1885 waren auf den deutschen Eisenbahnen, abgesehen von den württembergischen und badischen, deren Kuppelungsvorrichtungen später besonders zu erwähnen sind, mit der Normal-Sicherheits-Kuppelung 29,79%, mit Sicherheits-Kuppelungen verschiedener anderer Systeme 2,28% und mit der gewöhnlichen Schraubenkuppelung und Notthketen 67,93% aller vorhandenen Wagen ausgerüstet. Sechs Jahre später, im Jahre 1891, waren dagegen schon 63,95% aller Wagen mit der Normal-Sicherheits-Kuppelung, 0,99% mit anderen Sicherheits-Kuppelungen und nur 35,06% mit der gewöhnlichen Schraubenkuppelung und Notthketen versehen. Mithin sind in diesem kurzen Zeitraum weitere 34,16% aller

vorhandenen Wagen mit der Normal-Sicherheits-Kuppelung ausgerüstet worden, und die Anzahl der mit andern Sicherheits-Kuppelungen sowie mit der gewöhnlichen Schraubenkuppelung versehenen Wagen ist um 1,29% und 32,87% zurückgegangen.

Von den in Betracht kommenden Eisenbahnverwaltungen hat eine grosse Zahl die Normal-Sicherheits-Kuppelung schon jetzt ausschliesslich im Gebrauche, während nahezu sämmtliche übrigen Verwaltungen die ausschliessliche Anwendung dieser Kuppelung in Aussicht genommen haben.

Bei den württembergischen Eisenbahnen erfolgt seit einigen Jahren bei allen Neubeschaffungen und beim Ersatz der abgängigen, bisher verwendeten Schraubenkuppelungen und Notthketen die Anwendung einer Kuppelung, die sich von der Normal-Sicherheits-Kuppelung nur wenig unterscheidet. Die Betriebsmittel der badischen Eisenbahnen sind zwar noch durchweg mit der gewöhnlichen Schraubenkuppelung und Notthketen ausgerüstet, doch ist die Einführung der Normal-Sicherheits-Kuppelung in Erwägung gezogen und zum Zwecke ihrer Erprobung eine Anzahl von Wagen damit versehen worden.

Hinsichtlich der Abmessungen der vorzugsweise beanspruchten Theile der Kuppelungsvorrichtungen ist noch hinzuzufügen, dass diese, der Zunahme des Gewichtes der Züge entsprechend, im Laufe der letzten 20 Jahre erheblich verstärkt worden sind. So ist beispielsweise der Querschnitt des jetzt angewandten Zughakens etwa doppelt so gross als des früher im Gebrauch gewesenen Hakens. Der Durchmesser des Querschnittes der Kuppelungsbügel am Berührungs punkte des Zughakens, der früher 28 mm betrug, ist auf der internationalen Berner Conferenz über die technische Einheit im Eisenbahnwesen mit einem grössten Masse von 35 mm und einem kleinsten von 30 mm festgesetzt worden.

Stundenzonenzeit. Auf Antrag des eidg. Post- und Eisenbahn-Departements hat der Bundesrat am 2. dies beschlossen, der Bundesversammlung die Einführung der Stundenzonenzeit bei den schweizerischen Verkehrsanstalten zu empfehlen.

Eidg. Polytechnikum. An Stelle des nach Berlin berufenen Herrn Prof. Dr. Frobenius wurde als Professor für höhere Mathematik am eidg. Polytechnikum gewählt: Herr Dr. Adolf Hurwitz von Hildesheim, z. Z. ausserordentl. Professor an der Universität Königsberg.

Der Schiffahrtskanal Thunersee-Interlaken wurde am 4. dies eröffnet.

Redaction: A. WALDNER
32 Brandschenkestrasse (Selna) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studirender der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Generalversammlung der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker in Genf 1892.

Wir bringen den Mitgliedern zur Kenntniß, dass die diesjährige **Generalversammlung** auf den 14. August festgesetzt wurde.

Stellenvermittlung.

On cherche pour les Antilles, un jeune ingénieur-mécanicien pour la direction d'un établissement des Arts et Métiers. (851)

Gesucht ein Ingenieur zum Reisen für eine electrotechnische Fabrik.

Auskunft ertheilt

Der Secretär: H. Paur, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich

Submissions-Anzeiger.

| Termin | Stelle | Ort | Gegenstand |
|----------|---|-------------------------|---|
| 13. Juni | Bahningenieur | St. Gallen | Unterbauarbeiten für die Erweiterung der Station Unterterzen. Voranschlag etwa 7500 Fr. |
| 13. " | Hochbaubureau | Basel | Spengler- und Schieferdeckerarbeiten zum Primarschulhaus am Claragrabenn. |
| 14. " | Bauinspektion, Obmannamt, Zimmer Nr. 42 | Zürich | Mauer-, Zimmer-, Spengler-, Glaser- und Malerarbeiten, sowie Parquetlieferung für den Aufbau auf dem Cantonschulgebäude. |
| 15. " | Dörer & Füchslin, Architekten | Baden, Aargau | Mauerarbeiten für eine Metallgiesserei der Firma E. Oederlin & Cie. in Baden. |
| 15. " | J. C. Willi, Bezirksweibel | Lostorf, Basel | Schreineraarbeiten zum Umbau des Hauses von Hrn. Dr. Borsinger an der Badstrasse. Ausführung einer neuen Wasserleitung aus Gussrohr von etwa 2600 m Länge, Reservoir 200 m ³ Rauminhalt, 14 Hydranten etc. |
| 15. " | Cantonsingenieur Zweifel | Gmdehaus, Herisau | Verschiedene Buarbeiten an Strassen- und Hochbauten des Cant. Appenzell A.-Rh. |
| 18. " | Ls. Hauser-Binder, Arch., Blumenstrasse 7 | Hottingen b. Zürich | Herstellung einer Tribüne für die Rennbahngenosenschaft des Veloclubs der Stadt Zürich. |
| 18. " | Gemeinderatskanzlei | Wallenstadt, St. Gall. | Wildbachverbauungen am Tscherlacherbach und am Bärschnerbach. |
| 18. " | Gemeindeschreiber | Feuerthalen, Ct. Zürich | Grabarbeiten, sowie Lieferung und Legung von 932 m ³ Cementröhren, Hauptleitung nebst den erforderlichen Zweigleitungen. |
| 25. " | Gemeinderath | Rheinfelden | Glaserarbeiten für den Neubau des Mädchen-Schulhauses in Rheinfelden. |
| 30. " | Rud. Spörri | Hof-Bärensweil (Zürich) | Herstellung von 60 m ² buchenen Riemenböden im Schulzimmer. |
| 30. " | J. Kübler, Kirchenpfleger | Gachnang, Thurgau | Herstellung der Kirchenheizung. |