

# Technische Einheit im Eisenbahnwesen

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **7/8 (1886)**

Heft 22

PDF erstellt am: **10.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-13636>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

den Schaufelrädern, welche sofort in Bewegung versetzt werden. — Mit der Bewegung dieser Schaufelräder wird das Drahtseil auf die Wellen aufgewickelt und in Folge dessen das Wehr geschlossen, d. h. bis unter die Oberwassersohle versenkt, in welchem Zustande dasselbe weder dem Wasser, noch Schiffen, Schwimmkörpern, dem Gerölle etc. ein Hinderniss entgegensetzt.

Um aber das Wehr nicht nur zu Hochwasserzeiten, sondern nach Erforderniss auch ausserhalb dieser Zeit versenken zu können, befinden sich unterhalb der Ueberfallsöffnungen bei *m* Handschützen, welche, wenn geöffnet, mittelst der erwähnten Canäle das Wasser ebenfalls zu den Schaufelrädern leiten, wodurch das Versenken des Wehres in gleicher Weise, wie zuvor geschildert, vor sich geht.

Es braucht nicht besonders hervorgehoben zu werden, dass die Construction und Anlage dieser Räder, sowie die Stärke des Drahtseiles eine Function der Stauhöhe bilden.

Die Vortheile dieser Wehr-Construction fasst der Erfinder wie folgt zusammen: Sie regulirt die Stauhöhe automatisch, beugt der Versandung vor, bildet in Folge ihres Versenkmechanismus keinerlei Hindernisse gegenüber dem Hochwasser, der Schifffahrt, den Schwimmkörpern und Sinkstoffen, bedarf keiner besonderen Wartung, sie ist einfach und billig und nützt die Wasserkraft besser aus, als die bestehenden Wehre. Ob sie, wie der Erfinder ferner noch geltend macht, weder elementaren Einflüssen, noch Reparaturen unterliegt, muss für so lange dahingestellt bleiben, bis practische Erfahrungen hierüber vorliegen. Ein derartiges Wehr functionirt vorläufig im Gossau-Bach bei Ischl. Beschreibungen dieser Wehr-Construction finden sich auch im „Engineer“ und in den „Annales des Travaux publics“ und im „Wochenblatt für Baukunde“.

### Technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Die vom 10. bis 15. dieses Monates in Bern versammelt gewesene zweite internationale Konferenz, betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen hat eine Reihe wichtiger, für den internationalen Eisenbahn-Verkehr förderlicher Bestimmungen getroffen und das in der ersten Zusammenkunft im Jahre 1882 angestrebte Werk der Einigung in gedeihlicher Weise weitergeführt.

Wie schon früher in dieser Zeitung mitgetheilt wurde, hatten sich neben der Schweiz folgende Staaten vertreten lassen: Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich und Italien. Die in No. 19 d. Bl. veröffentlichte Theilnehmer-Liste war damals noch unvollständig und sie bedarf daher folgender Ergänzungen:

**Deutschland** hatte ausser den bereits genannten Vertretern noch nachstehende Commissare abgeordnet: HH. Geh. Baurath *Stambke* (für Preussen), Obermaschinenmeister *Mabla* (für Bayern), Oberbaurath *von Brockmann* (für Württemberg), Baurath *Bissinger* (für Baden) und Eisenbahndirector *Wöhler* (für die Reichseisenbahnen).

**Frankreich** sandte noch die HH. Civil-Ingenieur *Pontzen*, als Adjunct-Commissar, ferner die HH. Oberingenieure *Ricour*, *Clérault*, *Henry*, Ing. *Banderali* und *Salomon*, als Vertreter der Staatsbahnen, der Westbahn, der P. L. M.-Bahn, der Nordbahn und der Ostbahn.

**Italien** hatte noch die HH. Zolldirector *Ghiglione* und Unterinspector *Marucco*, die Adriatischen Bahnen Hr. *Fusarini* (an Stelle des Hr. *Riva*) delegirt.

Die erste Sitzung wurde Montag Nachmittags 3 Uhr durch Hr. Bundesrath *Welli* eröffnet. Man bestellte für die Vorberathung der Verhandlungsgegenstände drei Specialcommissionen. Die erste derselben hatte sich mit den an der 1882er Konferenz bereits angenommenen oder besprochenen Punkte, die zweite mit der Frage der zoll-sicheren Einrichtung der Eisenbahnwagen und die dritte mit den übrigen Gegenständen des der Konferenz vorgelegten Arbeitsprogrammes zu beschäftigen. Es wurde ferner vereinbart, dass jeweilen Nachmittags eine Plenar-Sitzung stattzufinden habe, in welcher über die Vorlagen der Special-

commissionen durch besondere Referenten Bericht zu erstatten sei.

Schon in der zweiten Plenar-Versammlung zeigte es sich, dass die I. Commission ihre Arbeiten nahezu vollendet hatte. Es wurde deshalb beschlossen, den Mitgliedern der ersten und zweiten Commission Gelegenheit zu bieten an den Verhandlungen der dritten Specialcommission theilzunehmen, welche weitaus das umfassendste und schwierigste Material zu bewältigen hatte. Diese dritte Commission hatte u. A. auch Beschlüsse über die Begrenzungsprofile für das Rollmaterial vorzubereiten. Während nun im Verlauf der weiteren Sitzungen über alle anderen Fragen des Conferenz-Programmes eine Einigung erzielt werden konnte, war es nicht möglich in dieser keineswegs leicht zu bewältigenden Sache zu einer definitiven Schlussnahme zu gelangen. Immerhin ist zu hoffen, dass die mit Einstimmigkeit geplanten weiteren Zusammenstellungen die Sachlage etwas besser abklären und dass die Zeit auch diese noch bestrittene Frage im Sinne einer gegenseitigen Annäherung zum Abschluss bringen werde.

Es würde viel zu weit führen und den Rahmen dieses Blattes in zu umfassender Weise in Anspruch nehmen, wollten wir über das reichhaltig vorgelegte Material, sowie über die Discussion in den Sitzungen Bericht erstatten. Wir beschränken uns deshalb, indem wir vorläufig alles Weitere, namentlich auch die Vereinbarung betreffend die zoll-sichere Einrichtung der Eisenbahnwagen, bei Seite lassen, auf die Mittheilung des Schlussprotocoll der Konferenz. Dasselbe lautet:

### Schlussprotocoll der zweiten internationalen Konferenz betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen.

Bern, den 15. Mai 1886.

Die Abgeordneten der Regierungen Deutschlands, Frankreichs, Italiens, Oesterreichs, der Schweiz und Ungarns zu der am 10. Mai 1886 in Bern zum Zwecke einer Verständigung über die technische Einheit im Eisenbahnwesen eröffneten Konferenz, sind heute zu einer Schluss-sitzung zusammengetreten und haben in Uebereinstimmung mit den Beschlüssen der Konferenz und unter Vorbehalt der Genehmigung ihrer Regierungen folgende Bestimmungen vereinbart:

#### Art. I. \*)

\*) Die **Spurweite der Bahngeleise** zwischen den inneren Kanten der Schienenköpfe gemessen, soll bei den nach dem Inkrafttreten dieser Bestimmungen neu zu legenden oder umzubauenden Geleisen auf geraden Strecken nicht unter 1435 *mm* betragen, und in Curven, einschliesslich der Spurerweiterung, das Mass von 1465 *mm* nicht überschreiten.

#### Art. II.

Das Rollmaterial der Eisenbahnen darf, wenn es den folgenden Bestimmungen entspricht, aus Gründen seiner Bauart von dem internationalen Verkehr nicht ausgeschlossen werden.

(Die darin angegebenen Maximal- und Minimalmasse gelten sowohl für das bereits hergestellte als für das neu herzustellende Material, unter Vorbehalt jedoch der besonderen in Klammern beigefügten Masse, welche für dasjenige Material als zulässig erklärt werden, das in dem Zeitpunkt, in dem diese Bestimmungen in Kraft treten, schon hergestellt ist.)

\*) 1. **Radstand** neu zu erbauender Güterwagen Minimum 2500 *mm*. Diese Bestimmung findet keine Anwendung auf bewegliche Untergestelle. — Die Wagen, welche wegen eines zu grossen festen Radstandes auf einer Bahnstrecke nicht verkehren können, werden zurückgewiesen. — Die bezüglichlichen Vorschriften der Bahnverwaltungen sind den beteiligten Staaten bekannt zu geben.

\*) 2. **Abstand der Räder einer Achse**, gemessen zwischen den inneren Flächen der Radreifen oder der dieselben ersetzenden Theile Max. 1366 *mm*, Min. 1357 *mm*.

Die zur Zeit vorhandenen Wagen der französischen Staatsbahnen und französischen Westbahnen, bei welchen der Abstand der Räder einer Achse mehr als 1366 *mm* beträgt, ohne jedoch 1370 *mm* zu überschreiten, werden bis zum Ende des Jahres 1893 zum Uebergang auf

\*) Die mit einem Stern bezeichneten Paragraphen sind in der Konferenz vom Mai 1886 revidirt und in der neuen Fassung *einstimmig* angenommen worden, die übrigen Paragraphen waren schon anno 1882 einstimmig angenommen worden.