

Heizung der Personenwagen in Deutschland

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 26

PDF erstellt am: **24.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2203>

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.

von der geschäftsführenden Direction, welche Zeit und Ort für dieselben zu bestimmen hat und auf Erfordern dreier Verwaltungen zu ihrer Ansetzung verpflichtet ist, berufen werden, wobei der Grund der Zusammenberufung in dem Einladungsschreiben zu bezeichnen ist.

§ 10. Beschlussnahme. Das Resultat der Berathung wird durch Stimmenmehrheit, und falls dies auch nur von einer dissentirenden Stimme gefordert wird, mittelst namentlicher Abstimmung festgestellt, wobei jeder vertretenen Verwaltung nach Maassgabe der Länge der ihrem Betriebe unterstellten Bahnen und Bahnstrecken ein Stimmrecht in der Art gebührt, dass bei einer Gesamtlänge im Vereinsbezirke (§ 2)

bis zu 10 Meilen	1 Stimme,
über 10—30	2 Stimmen,
30—60	3
60—100	4
100—150	5

und innerhalb jeder weiteren 50 Meilen immer noch 1 Stimme mehr gewährt wird, wobei jedoch eine und dieselbe Person für mehrere Bahn-Verwaltungen, die dem Vereine unmittelbar angehören, Stimmen nicht abgeben darf.

Bei Stimmgleichheit hat der Vorsitzende den Ausschlag zu geben und wird Seitens derjenigen Verwaltungen, welche die Reglements über den directen Güter- und Personen-Verkehr, wie über die Ertheilung der Vereinskarten nicht anerkannt haben, in den betreffenden Angelegenheiten des Betriebes ein Stimmrecht nicht ausgeübt.

§ 11. Genehmigung der Beschlüsse. Wie gelegentlich sich auch alle Verwaltungen, soweit sie es vermögen, von dem Bestreben leiten lassen werden, sich den Beschlüssen der Majorität unterzuordnen, so werden dieselben — mit Ausnahme derjenigen über die Aufnahme neuer Mitglieder (§ 2) — doch für sie erst bindend durch die Annahme derselben, zu welchem Ende die geschäftsführende Direction ihnen binnen 14 Tagen das Protocoll mitzuthellen hat. Ihre Erklärung über die Annahme oder Ablehnung haben sie binnen einer Präklusivfrist von 8 Wochen, deren Lauf mit dem achten Tage nach Absendung des General-Versammlungs-Protocolls Seitens der geschäftsführenden Direction an die Vereins-Verwaltungen beginnt, abzugeben. Geht die Erklärung in dieser Frist bei der geschäftsführenden Direction nicht ein, so wird die schweigende Verwaltung für beistimmend erachtet.

Die geschäftsführende Direction wird bei der ihr demnächst obliegenden Mittheilung des Resultates der Erklärungen an die Vereins-Verwaltungen rücksichtlich derjenigen Beschlüsse, welche nicht die Zustimmung sämtlicher Verwaltungen erhalten haben, zugleich ihre Vorschläge über weitere Verfolgung des Gegenstandes machen, namentlich über die etwaige Ausführung in dem engeren Kreise der zustimmenden Verwaltungen. Ist in dieser Weise eine Uebereinstimmung der zustimmenden Verwaltungen nicht zu erzielen, so überweist die geschäftsführende Direction die Sache an die vorbereitende Commission zur weiteren Behandlung zurück.

Abänderungen des Vereins-Statuts dürfen jedoch nur dann vorgenommen werden, wenn der desfallsige Majoritätsbeschluss der General-Versammlung die Genehmigung sämtlicher Verwaltungen erhalten hat.

§ 12. Ausführung der Beschlüsse. Ueber die Ausführung der Vereinsbeschlüsse wachen die dem Vereine angehörenden Verwaltungen gegenseitig. Es werden des Behufs die letzteren in verschiedene Rayons eingetheilt. Für jeden Rayon wird alljährlich eine Verwaltung, und zwar alternirend und der Reihe nach, durch die General-Versammlung beauftragt, von der Ausführung der Vereinsbeschlüsse sich Ueberzeugung zu verschaffen. Die solchergestalt beauftragten Verwaltungen sind berechtigt, von den Verwaltungen ihres Bezirks vollständige Aufschlüsse und Erläuterungen über etwaige Abweichungen von den genehmigten Beschlüssen, sowie die Gründe der unterbliebenen Vollziehung entgegenzunehmen.

Sind von einzelnen Verwaltungen bezügliche Anfragen über die erfolgte Ausführung ohne Motivirung verneint und gar nicht beantwortet worden, oder erscheinen die vorgebrachten Unterlassungsgründe unzulänglich, so hat die beauftragte Verwaltung die Ausführung auf geeignete Weise zu vermitteln zu suchen; gelingt ihr die Vermittlung nicht, so setzt sie die geschäftsführende Direction in Kenntniss, welche letztere der General-Versammlung darüber Bericht zu erstatten hat.

Der General-Versammlung bleibt alsdann der weitere Beschluss in der Angelegenheit überlassen.

Alle aus den Vereins-Bestimmungen entstehen-

den Rechtsstreitigkeiten sollen schiedsrichterlich entschieden werden.*

§ 13. Kosten. Zur Bestreitung sämtlicher Kosten für die Angelegenheiten des Vereins, wohin auch die Kosten der Vertretung der geschäftsführenden Direction in den General-Versammlungen für 4 von ihr abzusendende Abgeordnete gehören, dient eine Casse, welche aus Beiträgen der einzelnen Verwaltungen, so oft es das Bedürfniss erfordert, dergestalt gebildet wird, dass jede Verwaltung

1) ohne Rücksicht auf die Meilenlänge ihrer Bahnen einen festen Beitrag von 30 Thalern,

2) ausserdem für jede Meile der ihrem Betriebe unterstellten eigenen oder fremden Bahnen einen Beitrag von 2 Thalern für die Meile, wobei jede angefangene Meile für voll gerechnet wird,

einzahlt.

Diese Casse wird von der geschäftsführenden Direction verwaltet, welche in der ordentlichen General-Versammlung darüber Rechnung ablegt.

§ 14. Rücktritt. Der Rücktritt aus dem Vereine steht jeder Verwaltung frei, jedoch nur in den 4 Terminen: 1. Januar, 1. April, 1. Juli und 1. October, nachdem die Anzeige davon 6 Monate vorher der geschäftsführenden Direction gemacht worden ist, welche die übrigen Verwaltungen davon sogleich zu benachrichtigen hat.

Die geschäftsführende Direction
des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

* * *

Heizung der Personenwagen in Deutschland. Uebersicht über den Umfang und die Art der Heizung in den Personenwagen auf den Eisenbahnen Deutschlands (exclus. derjenigen Bayerns) während der Wintermonate. Nach von dem Reichs-Eisenbahnämte angestellten und in einer Uebersicht zusammengefassten Ermittlungen, welche der „Deutsche Reichs-Anzeiger“ publicirt, werden auf sämtlichen deutschen Eisenbahnen mit Ausnahme der Breslau-Warschauer, der Halberstadt-Blankenburger und der Oldenburgischen Staatsbahn — auf welchen keinerlei Heizung eingeführt ist — die Personenwagen in den Wintermonaten bei eintretendem Bedürfnisse geheizt und zwar:

A. die Coupés I. und II. Wagenklasse auf allen Bahnen, deren Wagen überhaupt mit Heizvorrichtung versehen sind, d. h. auf 21438,6 Kilometer = 98,8 Procent der Betriebslänge aller Bahnen (auf der Eutin-Lübecker Eisenbahn nur in den durchgehenden Zügen von und nach Neumünster). Die Kirchheimer Eisenbahn-Gesellschaft besitzt nur einen heizbaren combinirten Wagen II. und III. Classe;

B. die Coupés III. Wagenklasse auf sämtlichen Staats-Eisenbahnen und unter Staatsverwaltung stehenden Privat-Eisenbahnen, sowie auf den Reichs-Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und auf 23 Privatbahnen eigener Verwaltung, welche zusammen eine Betriebslänge von 18849,3 Kilom. = 86,8 Procent der Betriebslänge aller Bahnen repräsentiren (auf den Reichs-Eisenbahnen nur in einzelnen Zügen, auf der Lübeck-Büchener Eisenbahn nur die Damen-Coupés).

In III. Wagenklasse wird nicht geheizt: auf den Eingangs erwähnten 3 Eisenbahnen, sodann auf der Berlin-Stettiner, Eutin-Lübecker, Hessischen Ludwigs-, Homburger, Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn (für die Frauen-Coupés III. Classe sind jedoch Fussdecken vorhanden und werden mehrere Wagen III. Classe in nächster Zeit mit Heizungsrichtungen versehen werden), Nordhausen-Erfurter, Oberhessischen und Rheinischen Eisenbahn;

C. die Coupés IV. Wagenklasse auf sämtlichen Staats-Eisenbahnen, welche die IV. Wagenklasse führen, auf 2 unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen und auf 14 Privatbahnen in eigener Verwaltung, deren Betriebslänge zusammen 10856,9 Kilom. = 50,1 Proc. der Betriebslänge aller Bahnen beträgt.

In IV. Wagenklasse wird nicht geheizt: auf den Eingangs erwähnten 3 Eisenbahnen, auf der Berlin-Stettiner, Braunschweigischen, Eutin-Lübecker, Köln-Mindener,

* Der dieser neuen Bestimmung des Vereins Statuts zum Grunde liegende Wiener General-Versammlungs-Beschluss vom 19. Juli 1869 lautet:

„Alle aus den Vereins-Bestimmungen über den Personen-, Gepäck-, Güter- und Wagen-Verkehr zwischen Vereins-Mitgliedern entstehenden Rechtsstreitigkeiten sind durch ein Schiedsgericht mit Ausschluss des Rechtsweges endgültig zu entscheiden.“

„Auf Form und Verfahren des Schiedsgerichts finden die jeweiligen Bestimmungen des „Uebereinkommens“ zum Vereins-Güter-Reglement Anwendung.“

Märkisch - Posener, Magdeburg - Halberstädter, Mecklenburgischen Friedrich - Franz-, Rechte - Oder - Ufer-, Rheinischen, Rhein - Nahe- und Tilsit-Insterburger Eisenbahn. Die Heizung erfolgt durch:

- a) Dampf aus der Locomotive bez. aus besonderem Dampfkessel auf 10 Eisenbahnen = 20,4 Proc. der Anzahl der deutschen Eisenbahnen (excl. Bayerns),
- b) präparirte Kohlen auf 33 Eisenbahnen = 67,3 Proc. der Anzahl der deutschen Eisenbahnen (excl. Bayerns),
- c) Wärmflaschen mit heissem Wasser gefüllt auf 26 Eisenbahnen = 53,1 Proc. der Anzahl der deutschen Eisenbahnen (excl. Bayerns),
- d) Wärmflaschen mit heissem Sande gefüllt auf 6 Eisenbahnen = 12,9 Proc. der Anzahl der deutschen Eisenbahnen (excl. Bayerns),
- e) eiserne Oefen mit Steinkohlen auf 25 Eisenbahnen = 51,6 Proc. der Anzahl der deutschen Eisenbahnen (excl. Bayerns),
- f) eiserne Oefen mit Holzkohlen auf 10 Eisenbahnen = 20,4 Proc. der Anzahl der deutschen Eisenbahnen (excl. Bayerns),
- g) eiserne Oefen mit Holz auf 3 Eisenbahnen = 6,1 Proc. der Anzahl der deutschen Eisenbahnen (excl. Bayerns),
- h) anderweite Einrichtungen auf 10 Eisenbahnen = 20,4 Proc. der Anzahl der deutschen Eisenbahnen (excl. Bayerns).

Auf den einzelnen Bahnen und Wagenclassen wird auf die unter a-h angegebene Weise geheizt von:

Zu a. Bad. Staatsb. I.—III. Cl., Berlin-Hamb. I.—IV., Bresl.-Freib. I.—IV., Elsass-Lothringen I., Hessische Ludwigsb. I. u. II., Niederschles.-Märk. I. und II., Oberschles. I. und II., Ostbahn I.—IV., Sächs. Staatsb. und Württemb. Staatsb. I.—III. (bei den in durchgehenden Eilzügen vorhandenen Wagen).

Zu b. Altona-Kiel I. und II., Badische Staatsb. I. und II., Berg.-Märk. und Berlin-Anhalt I.—III., Berlin-Görlitz I. und II., Berlin-Hamb. und Berlin-Potsdam-Magdeb. I.—IV., Braunschw. I.—III. (bei durchgehenden Zügen), Breslau-Freiburg I. und II., Elsass-Lothr. I.—III., Frankf.-Bebra und Hannov. Staatsb. I.—III., Hessische Ludwigsb. und Homburg I. und II., Köln-Minden I.—III., Märk.-Posener I. und II., Magdeb.-Leipzig III., Magdeb.-Halberstadt III., Main-Weser, Mecklenb. Fr.-Fr., Nassauische I. und II., Niederschles.-Märk., Oberschles., Ostbahn und Ostpr. Südbahn I.—IV., Rechte-Oder-Uferbahn I.—III., Rheinische I. und II., Saarbr. mit Rhein-Nahe, Sächs. Staatsb., Thüring., Werrab. und Tilsit-Insterb. I.—III., Westfälische I.—IV.

Zu c. Altona-Kiel I.—III., Badische, Berg.-Märk., Berlin-Anh. und Berlin-Stettin I. und II., Braunschw. I.—III. (bei den Localzügen), Elsass-Lothr. I., II. und Damen-Coupés III., Eutin-Lübeck I. u. II. (nur in den durchgehenden Zügen von und nach Neumünster), Glückstadt-Elmsh. I.—III., Hess. Ludwigsb., Köln-Minden u. Leipzig-Dresd. I. u. II., Lübeck-Büchen I. u. II. und Damencoupés III., Magdeb.-Leipzig, Magdeb.-Halberstadt, Main-Neckar, Mecklenb. Fr.-Franz, Nassau, Nordhausen-Erfurt u. Oberschles. I. u. II., Oberlausitzer u. Cottbus-Grossenh. I.—III., Rhein. u. Saalb. I. u. II., Saarbrücker I., Sächsische Staatsb. I.—III., Tilsit-Insterb. II. u. III.

Zu d. Altona-Kiel, Homb. u. Märk.-Posener I. u. II., Berlin-Görlitz u. Halle-Sorau-Guben I.—III., Thüringische I.

Zu e. Altona-Kiel IV., Badische III., Berg.-Märk. I.—IV., Berlin-Anh. I. u. IV., Berlin-Görlitz III. u. IV., Frankf.-Bebra I., III. u. IV., Glückstadt-Elmsh. IV., Halle-Sorau-Guben III. und IV., Hannov. Staatsb. I.—IV., Leipz.-Dresd. III. und IV., Märk.-Posen III., Magdeb.-Leipzig III. u. IV., Main-Neckar III., Main-Weserb. II., III. u. IV., Nassau, Oberlausitzer, Cottbus-Grossenh. und Oberschles. III. und IV., Ostbahn u. Ostpreuss. Südbahn IV., Rhein. I., Saalb. III. u. IV., Saarbrücker IV., Thüringische u. Werrab. III. u. IV., Westfälische I., III. IV., Württemb. III.

Zu f. Altona-Kiel, Badische I., Berlin-Hamb., Märk.-Posener, Mecklenb. Fr.-Fr. u. Oberschles. I. u. II., Niederschles.-Märk., Ostbahn, Saarbrücker, Thüringische u. Werrabahn I.

Zu g. Ermsthalb. I.—III., Kirchh. II. u. III., Württemb. I. u. II.

Zu h. Berg.-Märk. u. Berlin-Görlitz I. u. II., Berlin-Hamb. I., III. u. IV., (der Kienast'sche Patent-Heizapparat mit loser präparirter Kohle), Elsass-Lothringer I.—III. (dasselbe patentirte System Kienast), Ostpreuss. Südbahn I.—III. (Luftheizung nach dem System Thamm & Rothmüller, Rechte-Oder-Uferb. I. u. II. (desgl.), Rheinische I. u. II. (ausser Luftheizung nach dem System Thamm & Rothmüller und Kienast & Schütze ist Dampfheizung vorhanden, die bei einigen Wagen mit der Heizung durch präparirte Kohle combinirt ist), Westfälische I.—III. (Luftheizung nach dem System Thamm & Rothmüller), Oberschles. I.—IV. (Luft- und Warmwasserheizung).

Bund.

Ständerath. Sitzung vom 10. December. Das Präsidium theilt mit, dass folgende neue Tractanden eingegangen seien:

- 1) ...
- 2) Botschaft betreffend Fristverlängerung für die Bahn Wohlen-Bremgarten.
- 3) Botschaft betreffend Fristverlängerung für die Tössthalbahn.
- 4) Fristverlängerung für die Bahn Stäfa-Wetzikon.

Aus den Bundesrathsverhandlungen vom 11. December. Es werden der Bundesversammlung zur Genehmigung empfohlen zwei Concessionsgesuche:

- 1) Für eine Verbindungsbahn zwischen der Brünig- und der Zürichsee-Gothardbahn, für welche die Baukosten mit Einschluss der über den Vierwaldstättersee zu erstellenden Trajectanstalt auf Fr. 2,400,000 veranschlagt sind. Die Länge der Linie beträgt 8,6 Kilometer.
- 2) Für eine Dampfomnibusbahn auf dem rechten Limmatufer, Zürich-Unterstrass-Weid-Höngg, auf einer Strecke von 5,6 Kilometer, für welche die Baukosten auf Fr. 94,000 per Kilometer veranschlagt sind.

Sitzung vom 16. December. Die für die linksufrige Zürichseebahn auf dem Gebiete der Kantone Zürich, Schwyz und Glarus zu Anfang v. J. bestellte eidg. Schatzungscommission ist, soweit die vom Bundesgericht und vom Bundesrath zu treffenden Wahlen in Betracht kommen, auch für das auf dem Gebiete des Kantons St. Gallen zu erstellende Theilstück bestätigt worden. Die Regierung von St. Gallen wird eingeladen, die ihr zustehende Wahl des dritten Mitgliedes und seiner Ersatzmänner vorzunehmen. — Zwei Eingaben des Genfer Handels- und Gewerbevereins betreffend die bei den eidg. Räten liegenden Gesetzesentwürfe über das Transportwesen auf Eisenbahnen und über Ausgabe und Einlösung der Bankbillete werden den betreffenden Commissionen des Nationalrathes zugewiesen.

Postwesen. Der Entwurf des neuen Postregalgesetzes, das nächsten in den Räten zur Behandlung kommen soll, erhöht die Entschädigungspflicht der Postverwaltung um ein sehr Erhebliches, und man berechnet bereits eine Mehrausgabe von Fr. 200,000, die daraus resultiren soll. Um nun dieser Calamität zu begegnen, taucht im „Bund“ wieder der Vorschlag auf, die amtliche Portofreiheit sammt dem Missbrauch, der damit getrieben wird, aufzuheben. Da die jetzt bestehende Portofreiheit dem Bunde mehr als Fr. 400,000 entzieht, so ist die Frage schon nach ihrer finanziellen Seite aller Beachtung werth.

Eisenpreise.

London, den 19. December 1874.			
Schienen 50 bis 60 lb. per yard	£ 7. 5.0 bis 7.10.0	f. o. b. Tyne u. Tees	o. Wales.
66 bis 75 lb. do.	7.10.0	0. 0.0	"
Strassen-Tramwayschienen	7.10.0	8. 0.0	"
Stahlschienen	10.15.0	11.15.0	Liverpool.
"	10. 5.0	11. 0.0	Wales.

Gesellschaft ehemaliger Studirender des

eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Angebot:

Folgende Techniker werden gesucht:

I. Ingenieur-Fach:

- 1) Zwei junge Ingenieure auf das Bureau eines Cantons-Ingenieurs.
- 2) Ein Ingenieur auf das Bureau des Betriebs-Ingenieurs einer schweizerischen Bahngesellschaft.
- 3) Ein junger Ingenieur zur Aushilfe bei einer Fluss-Correction.

II. Maschinenbau-Fach:

- 1) Ein Zeichner auf das Bureau einer Locomotiv-Reparatur-Werkstätte.
- 2) Ein junger Maschinen-Ingenieur nach England.
- 3) Ein Dozent für Maschinenbau an ein Technikum in Deutschland.

III. Hochbau-Fach:

- 1) Mehrere Architekten u. Zeichner.

IV. Lehr-Fach:

- 1) Ein Lehrer der Mathematik für ein grösseres schweizer. Privat-Institut.

Nachfrage:

Folgende Mitglieder suchen Stellen:

I. Ingenieur-Fach:

- 1) Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis.
- 2) Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.

II. Maschinenbau-Fach.

- 1) Mehrere junge Maschinen-Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.

Bemerkungen:

- 1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
- 2) Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.
- 3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das:
Bureau der
Stellen - Vermittlungs-
Commission,
Nr. 66, Mühlebachstrasse,
Neumünster bei Zürich.