

## Bundesrathsbeschuß

betreffend

Verbesserungen im Eisenbahnbetrieb.

(Vom 24. Mai 1892.)

---

Der schweizerische Bundesrath,  
nach Einsicht eines Antrages seines Eisenbahndepartements,  
zum Zwecke mehrerer Sicherung des Eisenbahnbetriebes,

beschließt:

### 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 Fahrordnung es erheischt, daß Züge in geringerem Abstand gefahren werden, d. h. der Zugsabstand auf den Bruchtheil einer Stationsentfernung 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 vorausgegangene 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 eingelegiger 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 Bundesrath behält sich vor, auf Verlangen an Stelle der telegraphischen Mittheilung die Rückmeldung durch das Telephon zu gestatten.

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

5. Wo nur mit einer Zugskomposition (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 mangels zureichender Einrichtungen nicht möglich sein sollte, wird der Bundesrath Ausnahmen bewilligen. Die Gesuche um Ausnahmen müssen binnen 20 Tagen, von der Mittheilung dieses Beschlusses an gerechnet, dem Eisenbahndepartement 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 Lokalbahnen, 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 mitbenützt 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 an-

standslos und wie diese selbst funktioniren und zu bedienen sind. Auf Bahnen mit starkem Gefäll, wo solches als nöthig erkannt wird, ist eine Doppelleitung zur Erreichung genügend sicherer Thalfahrt anzubringen.

4. Bei den Zügen mit über 60 Kilometer maximaler Geschwindigkeit muß die kontinuierliche Bremse bis zum letzten Wagen durchgeführt sein und dieser selbst einen richtig funktionirenden Bremsapparat besitzen. Bei allen andern Zügen mit durchgehenden Bremsen dürfen ausnahmsweise, sofern in dem kontinuierlich gebremsten Zugstheil die für die fragliche Strecke für die ganze Zuglast vorgeschriebene Bremszahl vorhanden ist, hinter dem letzten Wagen mit funktionirendem Bremsapparat noch im Maximum drei Wagen angehängt werden, wobei stets die Handbremse des letzten Wagens 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 Kontinuität einbezogenen Schlußtheiles des Zuges ein Drittel der kontinuierlich gebremsten Zuglast (excl. Maschine) übersteigen.

5. a. Es sind sämtliche Lokomotiven, welche zur Führung von Personen- und Schnellzügen verwendet werden, mit Apparaten zur Bedienung der kontinuierlichen Bremse zu versehen. Bei Lokomotiven mit Schlepptender soll diese Bremse wenigstens auf den Tender wirken, bei Tenderlokomotiven sollen die Trieb- und Kuppelräder mitgebremst werden. Bei allen Lokomotiven 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 kontinuierliche Bremsen eingerichteten Materials der gleichen Bauart nicht erreichen.

6. Bei den Wagen des mit Luftdruckbremsen versehenen übergangsfähigen normalspurigen Materials soll sowohl 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 kontinuierlichen Luftdruckbremsen geführt werden.

8. Den Gesellschaften ist vorbehalten, beim Bundesrathe die Bewilligung 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. Bezüglich der Lokomotiven wird das Eisenbahndepartement 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 Effekt 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 Instruktion und Belehrung auf der Höhe seiner Aufgabe erhalten und die allseitige Diensttüchtigkeit desselben durch periodische Prüfungen konstatiert wird.

#### Art. VI.

Die tägliche Beanspruchung der Frauen im Barrierendienst darf nicht über die Dauer von 12 aufeinanderfolgenden Tagesstunden hinausgehen. Eine Vertretung derselben in diesem Dienst ist nur durch solche Personen statthaft, welche die nöthige 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 6 Wochen nicht im Bahndienst beschäftigt werden dürfen, in der Meinung, daß der Dienst jedenfalls wenigstens 4 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 Billettdienst herangezogen werden sollen.

Art. VIII.

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

Art. IX.

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

Bern, den 24. Mai 1892.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,  
Der Bundespräsident:

**Hauser.**

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

**Ringier.**



## **Bundesrathsbeschluss betreffend Verbesserungen im Eisenbahnbetrieb. (Vom 24. Mai 1892.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1892
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	22
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.06.1892
Date	
Data	
Seite	273-277
Page	
Pagina	
Ref. No	10 015 720

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.