Die alte und die neue Weiche

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1937)**

Heft 9

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-778097

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

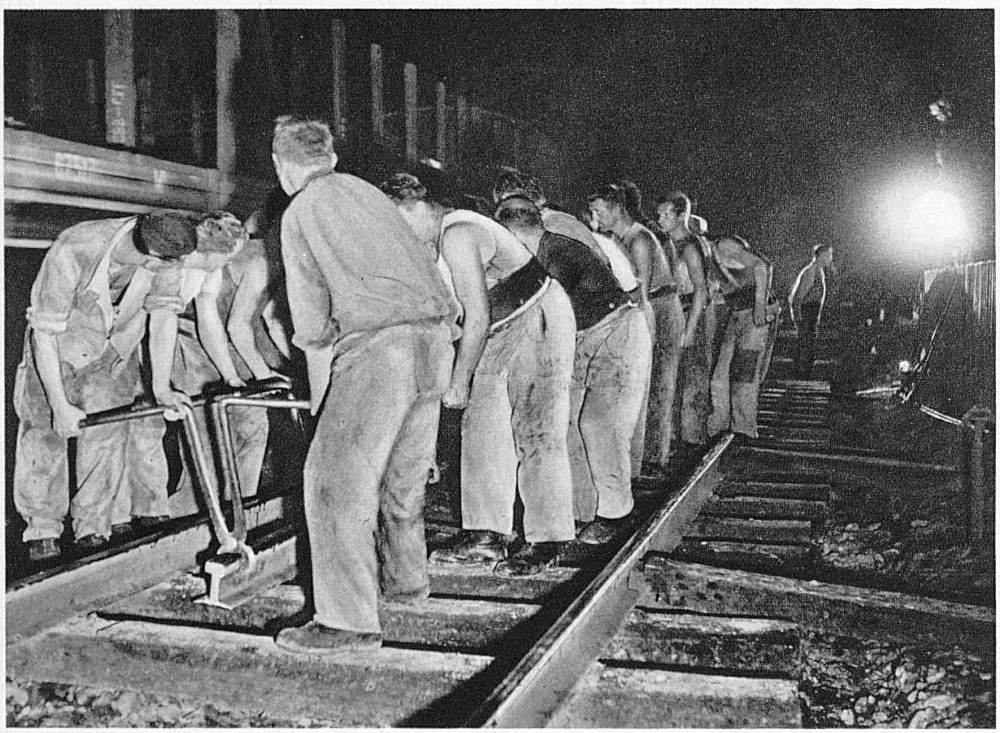
Die alte und die neue Weiche

Nachtspuk auf dem Bahngeleise – Fantômes du rail

Da liegt nun eine Weiche seit beinah vierzehn Jahren in irgendeinem Bahnhof der Bundesbahnen, eine Weiche, wie man sie früher konstruierte, stets auf Ablenkung gestellt, die auch der kraftbesessenste Schnellzug nur mit einer 40 Kilometer-Geschwindigkeit passieren darf. Von Jahr zu Jahr wird die Zahl dieser verkehrshemmenden Ausweichstellen geringer : sie sind nicht nur eine Behinderung des immer stürmischer nach Schnelligkeit drängenden Verkehrs, sie sind auf die Dauer auch kostspielig. Jede dieser Weichen belastet durch das zwangsläufige und doch eigentlich überflüssige Herabbremsen der Zugsgeschwindigkeiten den Etat der Bahnen im Jahr um einige tausend Franken.

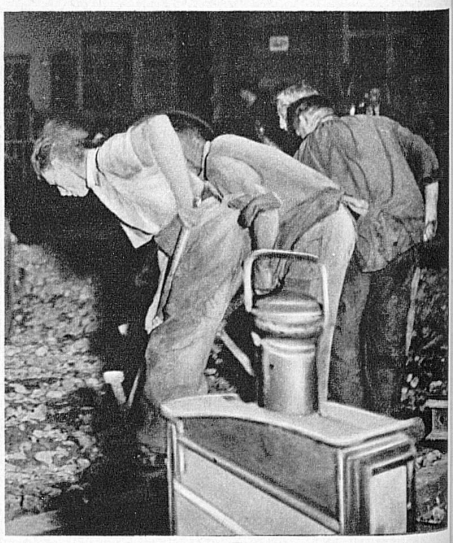
Doppelt verständlich also, dass man sie gegen moderne austauscht, solche, die schlanker sind, deren Kreuzungswinkel kleiner ist als der ihrer mehr in die Breite gehenden Schwestern. Aber dieser Austausch ist so einfach nicht, besonders nicht auf den Hauptverkehrsstrecken, da nur die Nachtstunden von 0 bis 5 Uhr einen Wechsel gestatten. Der letzte Zug muss noch über die alte Bahnhofweiche geleitet sein, der erste am andern Morgen will schon den — bessern Ersatz fahrfertig vorfinden. Wir zeigen heute in ein paar schönen, eindrucksvollen Aufnahmen, die unser Photograph machen durfte, einen Vorgang, bei dem sich gutes Disponieren und Behendigkeit zur geschlossenen Leistung rundeten.

Pünktlich um Mitternacht ist das gesamte Personal einer Bahnmeisterstrecke an der Arbeitsstelle erschienen, mächtige Azetylen-Scheinwerfer sind aufgestellt, die mit ihren weissen Lichtkegeln das tückische Dunkel durchdringen, kleine Bergwerkslampen säumen überdies die Geleise, griffbereit, denn man muss zu ihnen, beim Anziehen der Schrauben etwa, oft genug Zuflucht nehmen. Die alte Bahnhofweiche, deren Schotterbett man, so gut es eben ging, schon vorher ausgehoben hatte, wird von eiligen Händen



Links: Abbruch der alten Weiche – A gauche: Enlèvement de l'ancienne aiguille

Unten: Zubereitung des Schotterbetts – En bas: Apprêt du ballast



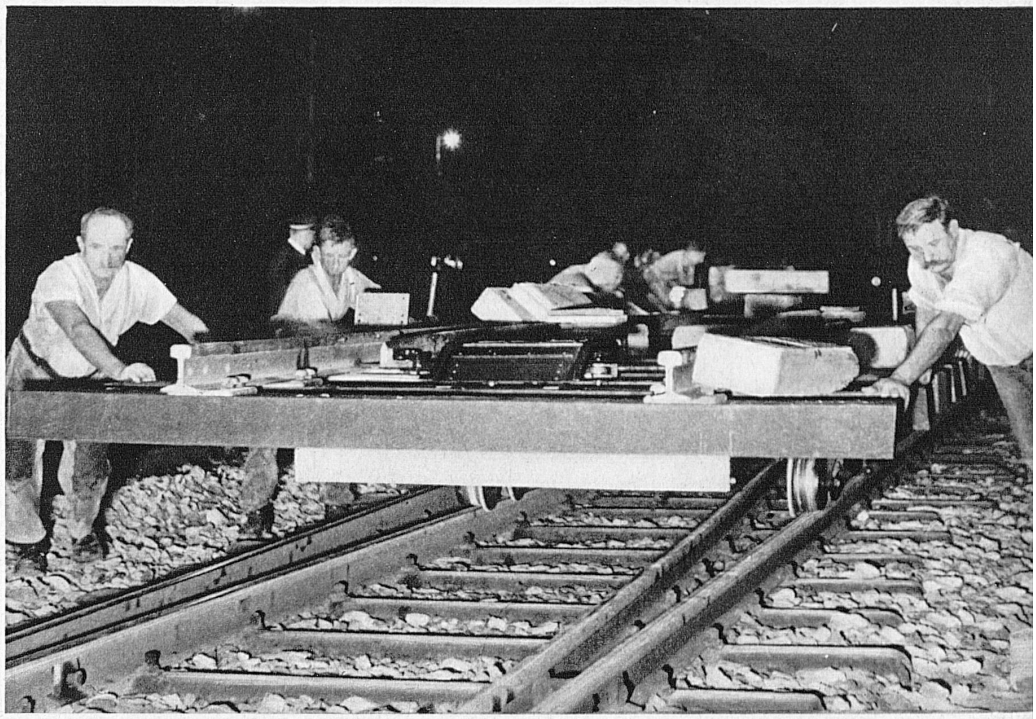
auseinandergerissen. Nicht länger als eine Stunde dauert dieses Zerstörungswerk, bis das Erdreich gleichsam nackt vor uns liegt. Rasch werden die letzten Reste des alten Schotters zur Seite geworfen, neuer aufgehäuft, und dann ...

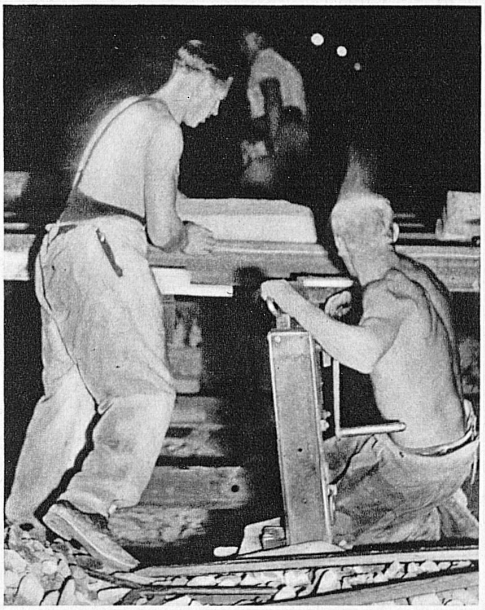
Dann rollt, von starken Armen gezogen, ein niedriger Wagen an, auf dem die neue Weiche mit Hü und Ho und andern verbissenen Rufen zu ihrem neuen Domizil geschleppt wird. Zweieinhalb Tage ruhte sie auf einem Nebengeleise, wo die letzte Montage vor sich ging, eine halbe Stunde dauerte es, bis man den Koloss von 15 t Gewicht hochgewunden und auf den vierrädrigen Karren verfrachtet hatte; aber als sie an ihrem nahegelegenen Bestimmungsort angekommen ist, steht dem Einbau nichts mehr im Wege. Wenn auch der Bahnmeister noch ein wachsames Auge auf die Regulierung wirft — die eigentliche Abstimmung auf Höhe und Richtung hatte man klugerweise schon vorweggenommen. Und so ist man schon um 4 Uhr, als der grauende Morgen sich meldet, so weit, die Elektriker und die Fachleute vom Stellwerk alarmieren zu können, die sich vornehmlich der Fahrleitung annehmen; sie muss schnell dem veränderten Weichenverhältnis angepasst werden. Und wenn auch gerade der Himmel seine Schleusen öffnet und die Männer in wenigen Minuten bis auf die Haut durchnässt — der Zug, der eine Stunde später Durchfahrt begehrt, kann, wenn auch noch mit verminderter Kraft, die eben noch unterbrochene Strecke passieren.

Und bald wird man vergessen haben, dass auf dieser Station, wo eine Nacht lang dreissig Männer ihren Muskeln das Letzte zumuteten, jahrzehntelang die Züge — um einer simplen Weiche willen — ein «Schnekken»-Tempo einschlagen mussten.

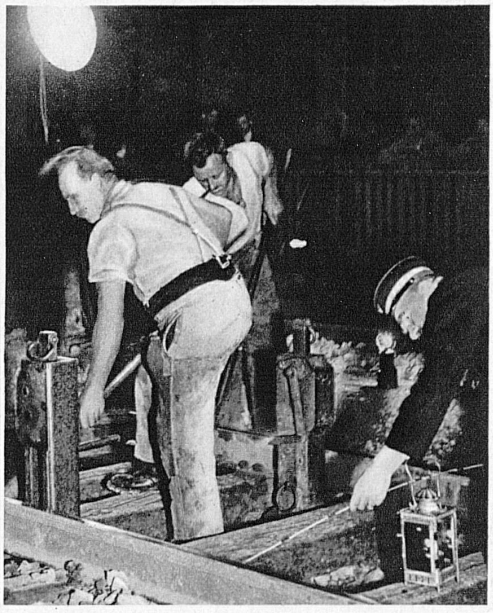
Phot.: Frœbel

Die neue Weiche wird auf niedrigen Rollwagen an die Einbaustelle herangeschleppt ... – La nouvelle aiguille est amenée sur un chariot ...





... und langsam auf das Schotterbett herabgelassen – ... puis lentement descendue sur le ballast



Die neue Weiche an Ort und Stelle. Der Bahnmeister misst den Achsabstand – La nouvelle aiguille est en place. Le chef mesure l'écart des essieux

Ein Spaziergang durch die schweizerische **Eisenbahnstatistik**

Statistiken gelten im allgemeinen als etwas sehr Trockenes, weil sie nur Ziffern enthalten. Und doch vermögen auch Ziffern zu reden; «wo ihr's packt, da ist's interessant». Wer in den 184 Seiten der vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement herausgegebenen «Schweizerischen Eisenbahnstatistik» zu lesen versteht, wird zugeben müssen, dass statistische Ziffern sogar sehr interessant sein können.

Wenn wir von unsern schweizerischen Eisenbahnen sprechen, haben wir — mit Recht — in erster Linie die S B B im Auge. Wer aber unter uns weiss, dass es ausser den S B B noch weitere 212 selbständige Eisenbahnunternehmungen in der Schweiz gibt? Ein bisschen viel, wird man denken, und doch ist es so. Darunter befinden sich beispielsweise nicht weniger als 68 Schmalspur- und 54 Standseilbahnen. Die Gesamtlänge des Netzes all dieser 212 Bahnunternehmungen beträgt 6031 km, so dass also die S B B mit ihren 2859 km Betriebslänge nicht einmal die Hälfte des ganzen schweizerischen Eisenbahnnetzes ausmachen.

Auch die Verteilung der Eisenbahnen auf die 22 bzw. 25 Kantone gibt zu allerhand Betrachtungen Anlass. Naturgemäss kommt dem Kanton Bern mit rund 1000 km das grösste Bahnnetz zu; in weitem Abstand folgen ihm Zürich mit 522 und Waadt mit 517 km. Den Schluss der langen Reihe bilden Appenzell I.-Rh. mit 19, Nidwalden mit 17 und Baselstadt mit nur 16 km. Mit Recht weist die Statistik jedoch darauf hin, dass diese Bahnlängen nicht den wahren Anteil der einzelnen Kantone am schweizerischen Eisenbahnnetz ausdrücken, weil die Zufahrtslinien und die Verbindungen mit andern Landesteilen hieraus nicht ersichtlich sind, von der Verschiedenheit in der Zugdichte und Verkehrsintensität ganz abgesehen.

Zudem liegen die Eisenbahnverhältnisse in den Kantonen durchaus verschieden. Es dürfte nicht allgemein bekannt sein, dass beide Appenzell nicht einen einzigen Kilometer S B B aufweisen und Graubünden deren nur 20 km, denen nicht weniger als 403 km anderer Eisenbahnen im gleichen Kanton gegenüberstehen. Auch im Kanton Bern sind die S B B weitaus in der Minderheit, da den 400 km ihrer Strecken 601 km anderer Bahnunternehmungen gegenüberstehen. In der Waadt halten die S B B mit 260 km ungefähr die Waage mit den 257 km anderer Unternehmungen, während z. B. Zürich, Luzern,

(Fortsetzung in den Spalten hinten)