

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **53/54 (1909)**

Heft 11

PDF erstellt am: **27.04.2024**

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.

INHALT: Wettbewerb für Entwürfe zu einem Post- und Telegraphengebäude in Aarau. — Mit Wechselstrom-Induktoren betriebene Zugstabeinrichtung, Bauart L. Martin. — Rheinregulierung und «Diepoldsauer Durchstich». — Berner Alpenbahn. — Miscellanea: Verband für autogene Metallbearbeitung. Die «Deutsche Gartenstadt-Gesellschaft». Telefonbetrieb in New-Yorker Wolkenkratzern. Internationale Industrie- und Ge-

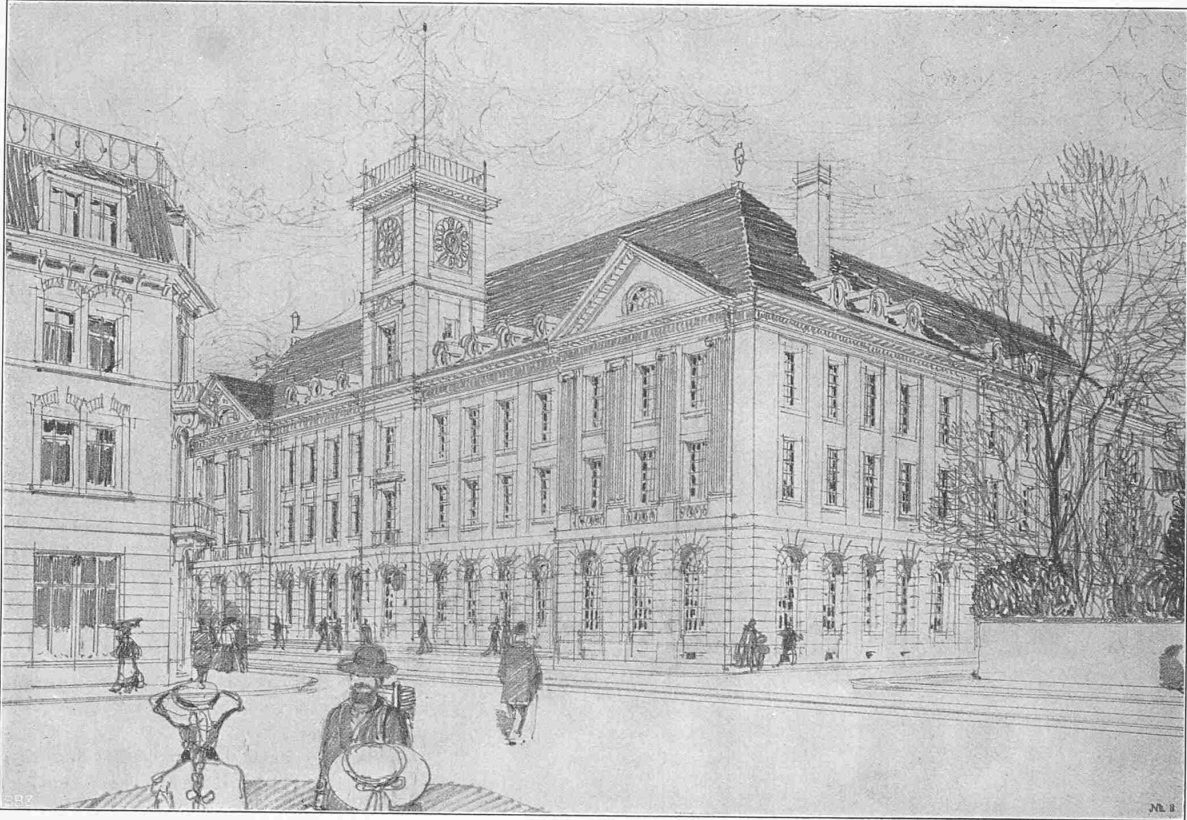
werbeausstellung in Turin. Schmalspurbahn La Tour-de-Trême-Broc. Ein Kunstausstellungs-Gebäude für Stuttgart. — Konkurrenzen: Öffentliche Brunnen in Zürich. Schulhausneubau Allschwil. Deutsche evangelische Kirche in Kairo. Gewinnung von Wasserkraften am Walchensee. — Vereinsnachrichten: Basler Ing.- und Arch.-Verein. Zürcher Ing.- und Arch.-Verein. Ing.- und Arch.-Verein St. Gallen. G. e. P.: Stellenvermittlung.

Bd. 53.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.

Nr. 11.

II. Preis. — Motto: «Beim Feerhause». — Verfasser: Bracher & Widmer und M. Daxelhofer, Architekten in Bern.



Perspektische Ansicht vom Bahnhofplatze aus. Variante.

Wettbewerb für Entwürfe zu einem neuen Post- und Telegraphengebäude in Aarau.

I.

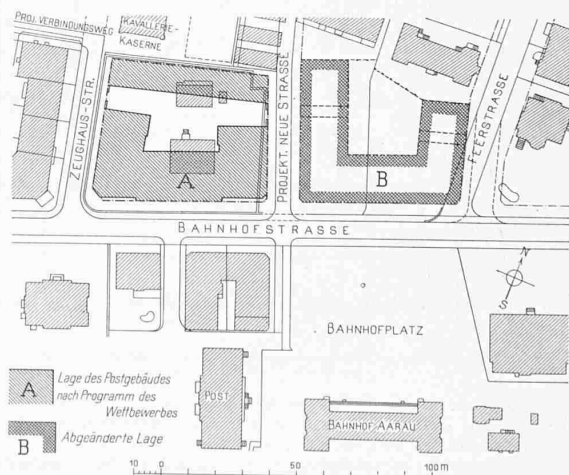
Unter Hinweis auf das bereits auf Seite 42 dieses Bandes mitgeteilte Ergebnis der Beurteilung der eingelaufenen Entwürfe durch das Preisgericht, veröffentlichen wir auf dieser und den folgenden Seiten dessen Gutachten und bringen zugleich die hauptsächlichsten Pläne der drei erstprämiierten Entwürfe zur Darstellung. Es sind das: das Projekt mit dem Motto „Beim Feerhause“ der Architekten Bracher & Widmer und M. Daxelhofer in Bern, das einen zweiten Preis erhielt, der Entwurf mit dem Kennwort „Furtel“ des Architekten Alb. Schuppisser in Bern, der mit einem dritten Preis ausgezeichnet wurde, und jener mit dem Motto „Neustadt“, der den Architekten Joh. Metzger in Zürich zum Verfasser hat und mit einem vierten Preis „ex aequo“ bedacht wurde. Die drei weiteren mit Preisen ausgezeichneten Entwürfe werden wir in einer nächsten Nummer folgen lassen.

Aus dem nebenstehend wiedergegebenen Lageplan ist, mit A bezeichnet, der dem Wettbewerbe zugrunde gelegte Bauplatz ersichtlich, während der zweite eventuell in Frage kommende Bauplatz, auf den im Schlusssatze des preisgerichtlichen Gutachtens hingewiesen wird, direkt dem Aufnahmegebäude der S. B. B. gegenüber mit B bezeichnet ist. Die Abmessungen der beiden Plätze sind annähernd die gleichen.

Bericht des Preisgerichts.

«Das im Programm genannte Preisgericht versammelte sich erstmals am 21. August 1908 in Aarau zur endgültigen Festsetzung des Programms und zur Besichtigung des Bauplatzes.

Zum vorgeschriebenen Termin liefen rechtzeitig 91 Projekte ein. Ein Projekt wurde, da festgestellt werden konnte, dass es zwei Tage nach dem vorgeschriebenen Termin zur Post aufgegeben ward, von der Beurteilung ausgeschlossen.



Lageplan. — Masstab 1:2500.

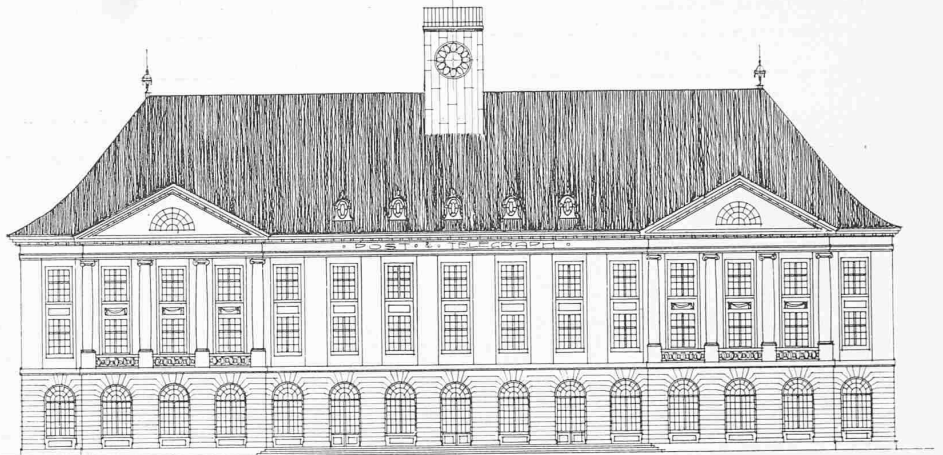
In Anbetracht der ausserordentlichen Beteiligung wurde durch Beschluss des Bundesrates das Preisgericht durch ein weiteres Mitglied in der Person des Architekten E. Heman, Basel, verstärkt und an Stelle des durch Krankheit verhinderten Professors Recordon Herr Architekt E. Fatio aus Genf ernannt. Dieses Preisgericht trat am 11. Januar vormittags 10 $\frac{1}{2}$ Uhr in der Wandelhalle des Bundeshauses zusammen, wo die 91 Projekte in übersichtlicher Weise aufgestellt waren.

Die Entwürfe sind mit Ordnungsnummern versehen worden und tragen folgende Kennworte:

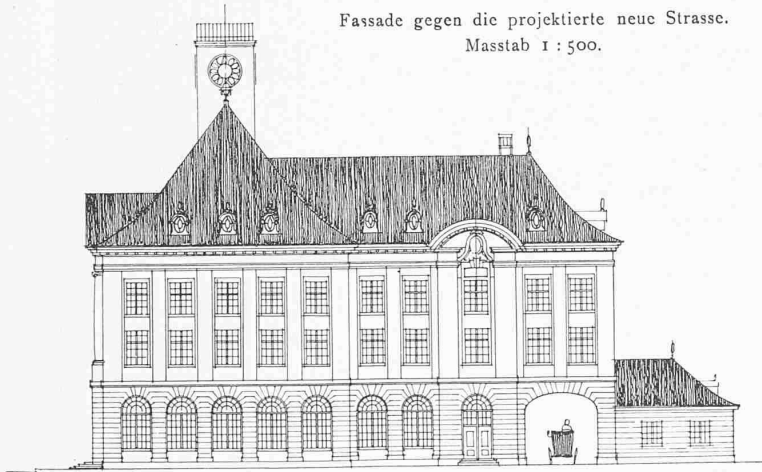
Nr. 1 «Aarc», 2 «Heimatklänge», 3 «Beim Feerhause», 4 «Neustadt», 5 «Theorie und Praxis», 6 «Sturmfeder», 7 «Klar und wahr», 8 «Am Aarestrand», 10 «Rad», 11 «Lux», 12 «Giebel und Walm», 13 «Habsburg», 14 «Postillon», 15 «Zeitgemäss», 16 «Départ», 17 «Erda», 18 «Wirkung», 19 «In Eile», 20 «Christkindli», 21 «Lux» [a], 22 «Aarc-Au», 23 «Heimat», 24 «Linie, Fläche und Material», 25 «Verkehr», 26 «Im Aargäu sind zwei Liebi», 27 «Weihnachtsglocken», 28 «Furtel», 29 «A...» 30 «Aar... Oh!», 32 «Wohin geh'st du», 33 «Glück auf», 34 «Stadtbild», 35 «Diligence», 37 «Jura», 38 «Im Stadt-

II. Preis. Motto: «Beim Feerhause».
Verfasser: Bracher & Widmer und M. Daxelhuber
Architekten in Bern.

Fassade an der Bahnhofstrasse. — 1:500.



Fassade gegen die projektierte neue Strasse.
Masstab 1:500.



charakter», 39 «Zum kleinen Tell», 40 «Monumental», 41 «Abendstille», 42 «Geranien», 43 «Im Geiste der Zeit», 44 «Giebeldach», 45 «Penelope», 46 «Weihnacht 1908», 47 «Helle Schalter», 48 «P. A.», 49 «Für Aarau», 50 «Staatspost», 51 «Adler», 52 «Markensammler», 53 «Mischlin»,

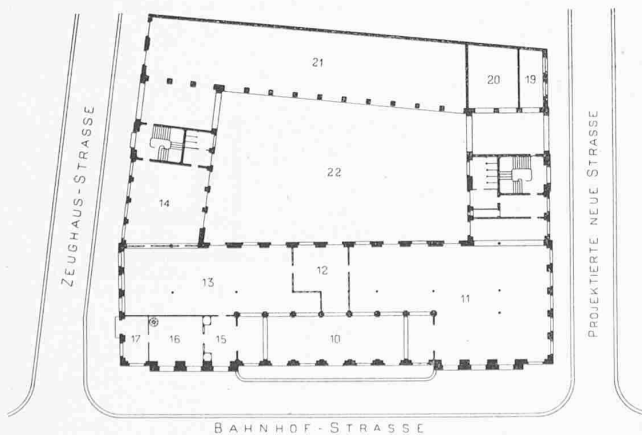
54 «Erna», 55 «Postbox», 56 «Veni, vidi, vici», 57 «Franko», 58 «Zschokke», 59 «In Verkürzung gesehen», 60 «Weihnachtstraum», 61 «Aarau», 62 «Sowohl als auch», 63 «Hofanlage», 64 «Morse», 65 «M C M VIII», 67 «Mes Raisons», 68 «Aarc» [a], 69 «Aarestrand», 70 «Freiheit», 71 «Christrose», 72 «Alpenzeiger», 73 «A der Aarc», 74 «Bob!», 75 «System», 76 «Haro», 77 «Rund' Eck», 78 «Hilde», 79 «H. Zschokke», 80 «Spiel», 81 «Globus», 82 «Einfach», 83 «Rore», 84 «Express», 85 «Brief», 86 «Luce», 87 «Spes», 88 «Mehr Licht», 89 «Präludium», 90 «Strassenecke», 91 «Weihnachten 1908», 92 «Säulenhause», 93 «Sic», 94 «Wie der Gegenstand», 95 «Zwei Giebel».

Nachdem sich das Preisgericht konstituiert hatte und als Vorsitzenden Herrn Architekt E. Vischer, als Sekretär Herrn Architekt Heman gewählt hatte, konnte zur Begutachtung geschritten werden.

Der Prüfung durch das Preisgericht war eine Prüfung der Entwürfe durch die eidgenössische Baudirektion vorausgegangen bezüglich des Nachweises der Uebereinstimmung der projektierten Räume mit den Anforderungen des Bauprogramms. Im allgemeinen wurde diesen entsprochen, indem die meisten Konkurrenten an den dem Programm beigelegten schematischen Grundrissen festhielten. Immerhin

weisen einzelne Projekte Verbesserungen auf.

Diejenigen Projekte, die nach Ansicht des Preisgerichts für eine Prämierung nicht in Betracht kommen konnten, wurden in zwei Rundgängen ausgeschieden. — Es wurden zurückgelegt im ersten Rundgang:



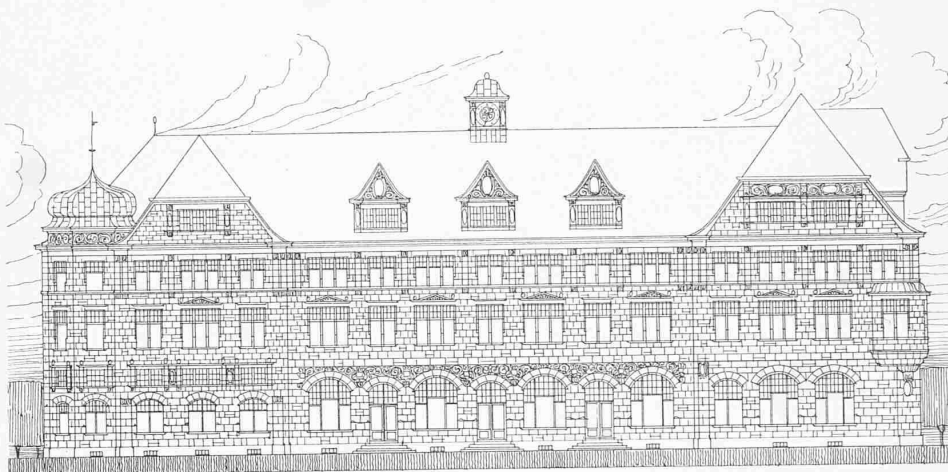
Grundrisse vom Erdgeschoss und vom I. Stock. — 1:1000.

Legende: 10. Schalterhalle an der Bahnhofstrasse, 11. Fahrpostbureau mit Nachtdienstraum und Paketträgerabteilung, 12. Mandatbureau, 13. Briefpostbureau mit Nachtdienstraum, 14. Briefträgerbureau, 15. Telegrammaufgaberaum, 16. Telegrammkontrolle, 17. Ausläuferzimmer, 18. Ausläufer- und Nachtdienstlokal, 19. Aufenthaltsraum für Postbediensteten, 20. Telefonremise, 21. Postremise, 22. Posthof, 23. Bureau des Kreispostdirektors, 24. Vorzimmer zum Bureau des Kreispostdirektors, 25. Kreispostkanzlei, 26. Bureau des Kreispostadjunkten, 27. Kreispostkontrolle, 28. Bureau des Kreispostkontrolleure, 29. Kreispostkasse, 30. Vorzimmer zu Wertzeichenbureau und Kreispostkasse, 31. Wertzeichenbureau, 32. Aufenthaltslokal für Bahnpostpersonal, 33. Bureau für Additionsmaschinen, 34. Archiv der Kreispostkontrolle, 35. Mandatkontrolle, 36. Registratur und Archiv, 37. Magazin I des Postmaterialbureau, 38. Materialbureau, 39. Bureau für Train und Bekleidungswesen, 40. Konferenzsaal.

Bei der Eröffnung der Umschläge ergab sich, dass die Projekte Nr. 3, 92 und 38 von denselben Verfassern eingereicht wurden und es trat deshalb die eventuelle Preisverteilung in Kraft:

allgemeinen erläutert. Indem auf diese trefflichen Darlegungen verwiesen wird, bedarf es zur erklärenden Einführung für die nachstehende Schilderung nur mehr einer

III. Preis. — Motto: «Furtel». — Verfasser: *Alb. Schuppisser*, Architekt in Bern.



Hauptfassade an der Bahnhofstrasse. — Masstab 1:500.

- II. Preis Projekt Nr. 3, Verfasser: *HH. Bracher & Widmer* und *M. Daxelhofer* in Bern.
 III. » Projekt Nr. 28, Verfasser: *Hr. Alb. Schuppisser* in Bern.
 IV. » ex aequo Projekt Nr. 4, Verfasser: *Hr. Joh. Metzger* in Zürich.
 IV. » » Projekt Nr. 39, Verfasser: *Hrn. Joss & Flauser* in Bern.
 V. » » Projekt Nr. 95, Verfasser: *Hr. Ernst Stöcklin* von Eltingen, in Dresden.
 V. » » Projekt Nr. 29, Verfasser: *HH. Prince & Béguin* in Neuchâtel.

Nach Schluss der Verhandlungen wurde dem Preisgericht die Mitteilung gemacht, dass eventuell eine Verlegung des Postgebäudes an den Bahnhofplatz möglich wäre, und würde das Preisgericht einstimmig eine solche Verlegung warm empfehlen.

Schluss der Sitzungen Dienstag abends 7 Uhr.

Bern, den 12. Januar 1908.

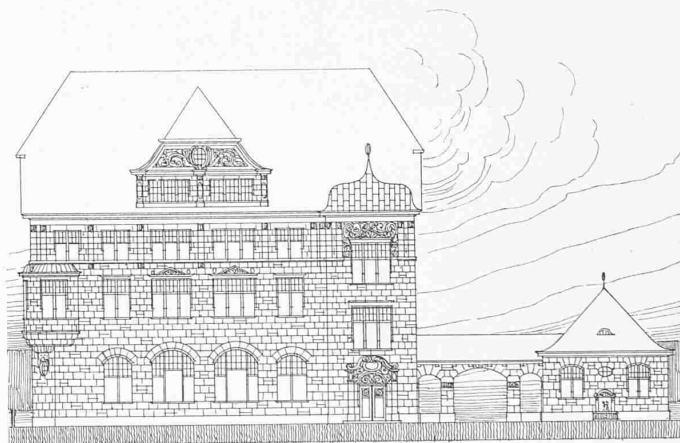
E. Vischer. *E. Baumgart*, Arch.
Edmond Fatio. *Flükiger.*
E. Heman, Arch. B. S. A. *A. Stäger.*

Mit Wechselstrom-Induktoren betriebene Zugstabeinrichtung, Bauart L. Martin.

Von *L. Kohlfürst.*

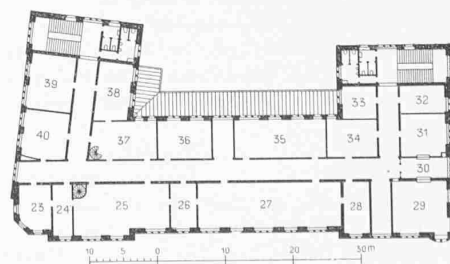
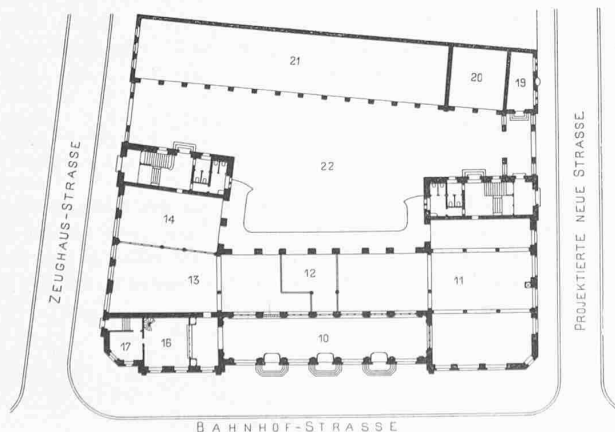
Im vorletzten Jahre wurde an dieser Stelle (vergl. Nr. 4, Bd. IL, S. 50) durch Professor Dr. *A. Tobler* die neueste Ausführung der *Webb und Thomson'schen* Zugstabeinrichtung beschrieben und bei dieser Gelegenheit auch die signaltechnische Wesenheit der „Trainstaff“-Anordnungen im

kurzen Erinnerung daran, dass bei Durchführung des in Rede stehenden lediglich für eingleisige Bahnen bestimmten Zugsicherungssystems für jede einzelne zwischen zwei benachbarten Kreuzungsstationen liegende Strecke ein von den Zügen mitzuführender Stab von besonderer nicht zu



Seitenfassade an der projektierten neuen Strasse. — 1:500.

verwechselnder Farbe oder Gestalt vorhanden ist. Derselbe vertritt rücksichtlich der zugewiesenen Strecke gleichsam eine ständige Blocksignalanlage, indem er jenem Zuge, in dessen Besitze er sich befindet, die Fahrterlaubnis erteilt, während für jeden andern Zug, der sich nicht im Besitze des Stabes befindet, und der denselben natürlich überhaupt nie besitzen kann, dieses Nicht-

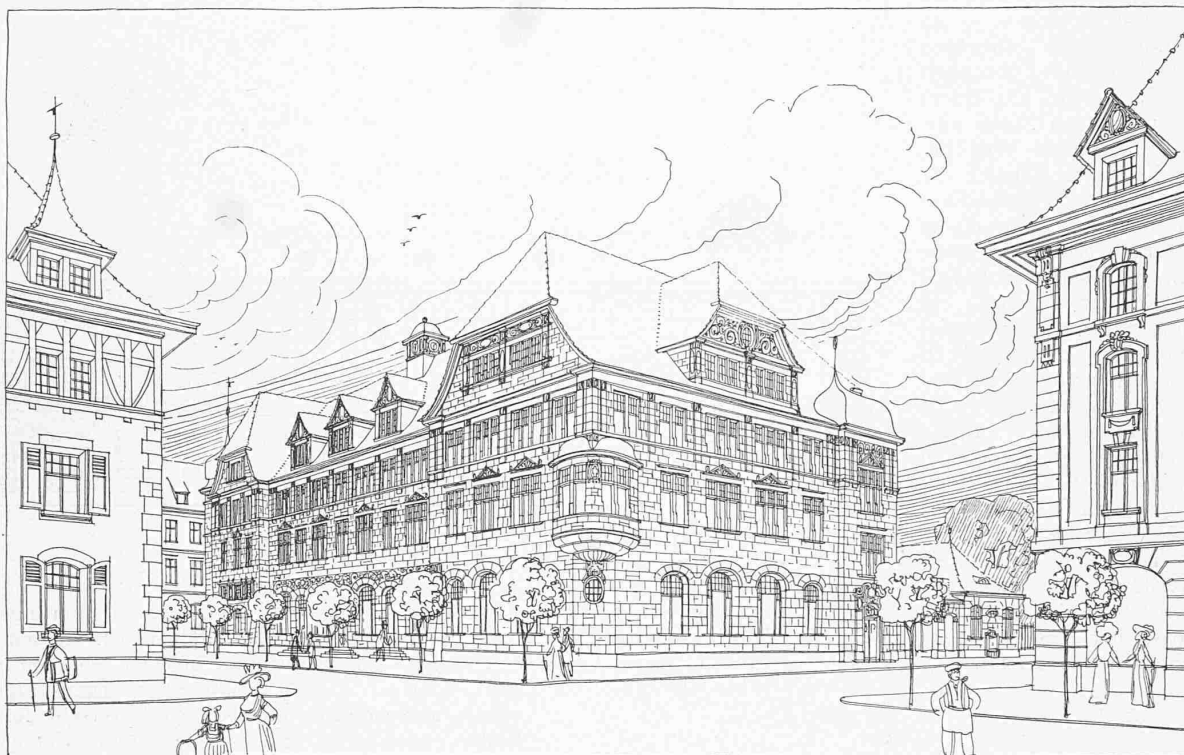


Legende: Siehe Legende auf Seite 134.

Grundrisse vom Erdgeschoss und I. Stock. — 1:1000.

Wettbewerb für ein neues Post- und Telegraphengebäude in Aarau.

III. Preis. — Motto: «Furtel». — Verfasser: Alb. Schuppisser, Architekt in Bern.



Perspektivische Ansicht vom Bahnhofplatz aus.

vorhandensein des Stabes hinsichtlich der zum letzteren gehörigen Strecke als absolutes Fahrverbot gilt. Diese ebenso einfache als sichere Anordnung erweist sich nun allerdings bei einigermaßen lebhafterem Verkehr nicht mehr als zugänglich, sobald nämlich die Notwendigkeit eintritt, zwei oder mehrere Züge ohne die gleiche Zahl Gegenzüge in einer Strecke sich folgen zu lassen oder wenn überhaupt Verlegungen von Kreuzungen unbeschränkt durchführbar sein sollen usw.

Diesem Uebelstande der ursprünglichen einfachen Zugstabeinrichtung lässt sich nun auf verschiedenen Wegen, am zweckdienlichsten aber dadurch abhelfen, indem statt nur eines Stabes eine den Verkehrsverhältnissen angemessene Anzahl von Stäben derselben Ausführung und Bedeutung an die beiden Stationen, welche die einzelnen Strecken abschliessen, zur Verteilung gelangt, daselbst aber in einem besondern Behälter vermittelt elektrischer Verschlüsse derart festgelegt ist, dass nur unter gegenseitiger Vereinbarung der beiden Stationen und überhaupt unter allen Umständen nie mehr als ein Stab ausser Verschluss gebracht und als Ermächtigung zur freien Fahrt einem Zuge übermacht werden kann. Zu den vollkommensten Anordnungen dieser Art zählt die nachstehend näher in Betracht gezogene L. Martin'sche Zugstabeinrichtung.

Zur Unterbringung und Festlegung der Stäbe dienen den Stationen für jede der anstossenden Strecken ein eigener Apparatsatz, d. h. genau dieselbe Einrichtung befindet sich an den beiden Enden jeder Strecke und diese beiden Apparatsätze sind durch zwei Fernleitungen zu einem gemeinsamen Ganzen verbunden. Der einzelne Apparatsatz der Station, den Abbildung 1 und 2 in Vorder- und Seitenansicht darstellen, wird von einem eisernen Gestelle *G* getragen, dessen obere Hälfte das von einem Blechkasten umschlossene Zugstabwerk *W* enthält. Unmittelbar darüber befindet sich das ebenfalls in einem Blechkasten geborgene, aus zwei Siemensschen Blockfeldern, dem sogenannten „Freigebfeld“ *FF* und „Sperrfeld“ *SF* nebst Magnetinduktor bestehende Blockwerk *V*, auf dessen erhöhter Rückwand

noch die beiden Entriegelungstaster *T*₁ und *T*₂, sowie die aus einer Klingel *K* und einem Taster *t* bestehende Klingeleinrichtung angebracht sind. Das Gehäuse *W* hat an der Vorderwand und Rückwand einen L-förmigen offenen Schlitz *aew* zur Aufnahme der im allgemeinen mit 12 Stück für jede Strecke — d. i. für die beiden Abschlussstationen derselben zusammengekommen — bemessenen Zugstäbe *s*, welche sich ausschliesslich nur am oberen Ende des langen, lotrechten Schlitzschenkel in den Kasten bringen lassen, indem sie daselbst in die erweiterte Eintrittöffnung *a* gesteckt, nach unten geführt und im Schlitz einer über den andern aufgespeichert werden. Ein Stab, der auf diese Weise an seinen Aufbewahrungsort gebracht worden ist, kann nie wieder bei *a* entnommen werden, weil dies ein im Innern des Behälters angebrachtes, später noch ausführlich zu betrachtendes Sperrrad verhindert. Um ferner zu verhüten, dass

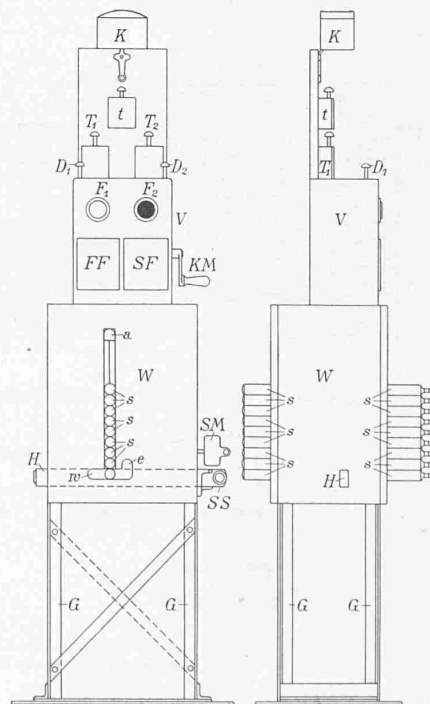
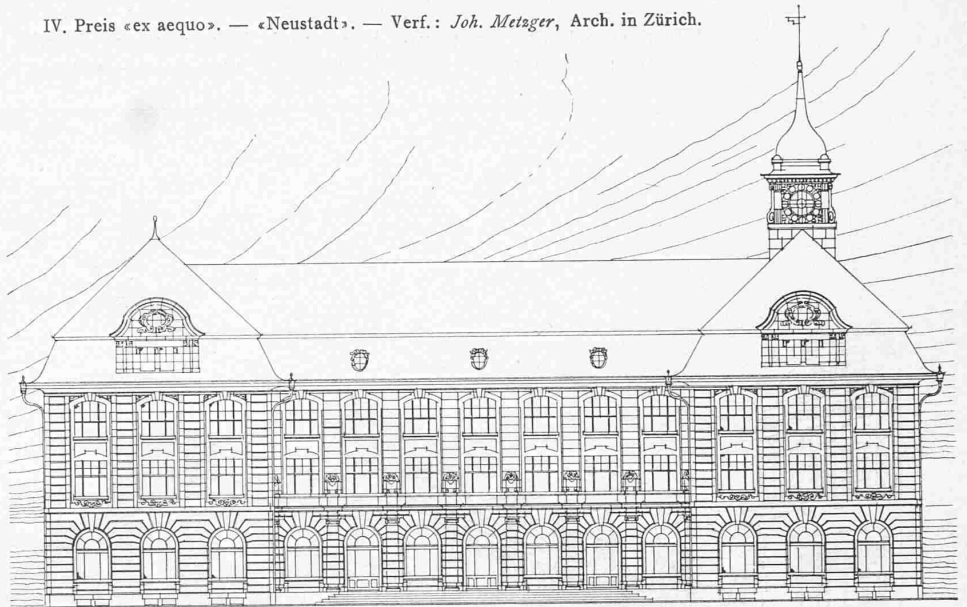


Abb. 1 u. 2. Ansicht eines Postens. — 1:15.

Aufbewahrungsort gebracht worden ist, kann nie wieder bei *a* entnommen werden, weil dies ein im Innern des Behälters angebrachtes, später noch ausführlich zu betrachtendes Sperrrad verhindert. Um ferner zu verhüten, dass

fremde, d. h. nicht zur betreffenden Strecke gehörende Stäbe eingelegt werden, sind im Innern des Behälters — ähnlich wie an einem Schlosse — an der Mündung des lotrechten Schlitzes beginnende Führungen vorhanden, welche nur einem mit den passenden Nuten versehenen Stab freien Weg gestatten. Es haben nämlich die aus ölgetränktem Weissbuchenholz bestehenden, mit einem 2 mm starken Stahlrohr überzogenen, 478 mm langen, 26 mm starken Zugstäbe, welche in Abbildung 3 für drei verschiedene Strecken I, II und III skizziert sind, vorerst zur äussern Unterscheidung ungleich geformte Kopfenden h_1 , h_2 , h_3 , welche mit einer Oese versehen sind, an der die Stäbe während ihrer auswärtigen Dienstverwendung bei den Zügen an leicht ersichtlicher Stelle des Führstandes aufgehängt werden, und ein Messingschildchen g_1 , g_2 , g_3 , in welches der Name der zugehörigen Strecke eingraviert ist. Ausserdem besitzt jeder Stab sechs Führungsnuten, von denen die äussersten zwei, v_1 und v_2 zu den nächst

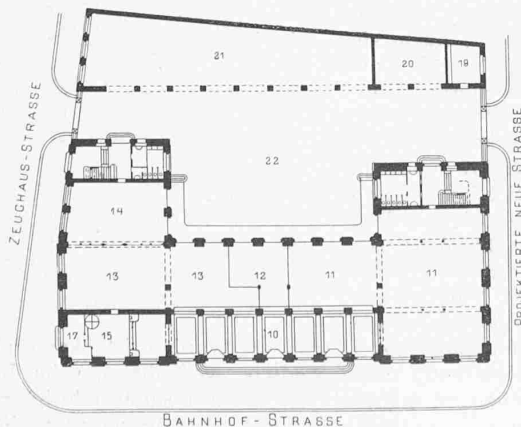
IV. Preis «ex aequo». — «Neustadt». — Verf.: Joh. Metzger, Arch. in Zürich.



Hauptfassade an der Bahnhofstrasse. — Masstab 1 : 500.



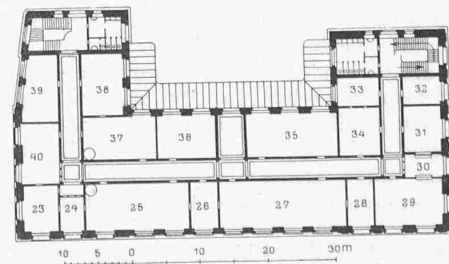
Fassade an der projektierten neuen Strasse. — Masstab 1 : 500.



der Vorder- und der Hinterwand des Behälters in allen Stabwerken übereinstimmend angebrachten Führungsschienen passen und daher bei allen Stäben sich an denselben Stellen befinden. Dagegen weisen die vier zwischen liegenden Nuten i_1 , i_2 und i_3 ungleiche gegenseitige Abstände auf, wodurch eine scharfe Unterscheidung der Stäbe erzielt wird, da es eben diese Nuten sind, welche in ihrer Lage genau mit den innern vier Führungen der zugehörigen Zugstabwerke übereinstimmen müssen, soll das Einlegen möglich sein.

Hat der Stationsbeamte behufs Abfertigung eines Zuges dem Behälter einen Stab zu entnehmen, so muss er zuvörderst den am Stabwerk vorstehenden Handschieber H beiläufig 5 cm aus dem Kasten herausziehen, wobei von H der im lotrechten Schlitz zu unterst liegende Stab in den wagrechten Schlitzschenkel bis zur erweiterten Oeffnung e mitgenommen wird, wo dann dieser Stab ohne weiteres aus dem Gehäuse W herausgenommen werden kann. Durch die Aenderung in der Stellung des Schiebers H wird aber die Gesamteinrichtung bis auf weiteres ausser Tätigkeit gebracht, weshalb also H nach jeder Stabentnahme unbedingt wieder in seine Ruhelage zurückgeschoben werden muss, wobei eine selbsttätige Sperre eintritt, welche bis auf weiteres jede neuerliche Bewegung des Handschiebers verwehrt und sonach die Entnahme mehrerer Stäbe unmöglich macht. Die Ruhelage des Handschiebers lässt im besondern die Abb. 4 (S. 141) ersehen, die den gesamten Apparatsatz einer Station für eine Strecke darstellt; zur Erhöhung der Uebersichtlichkeit sind am Stabwerk wie am Blockwerk die Vorderwände weggenommen.

Die im Kasten V , Abbildung 1 und 2 eingebauten zwei Siemensschen Blockapparate (Blockfelder), deren allgemeine

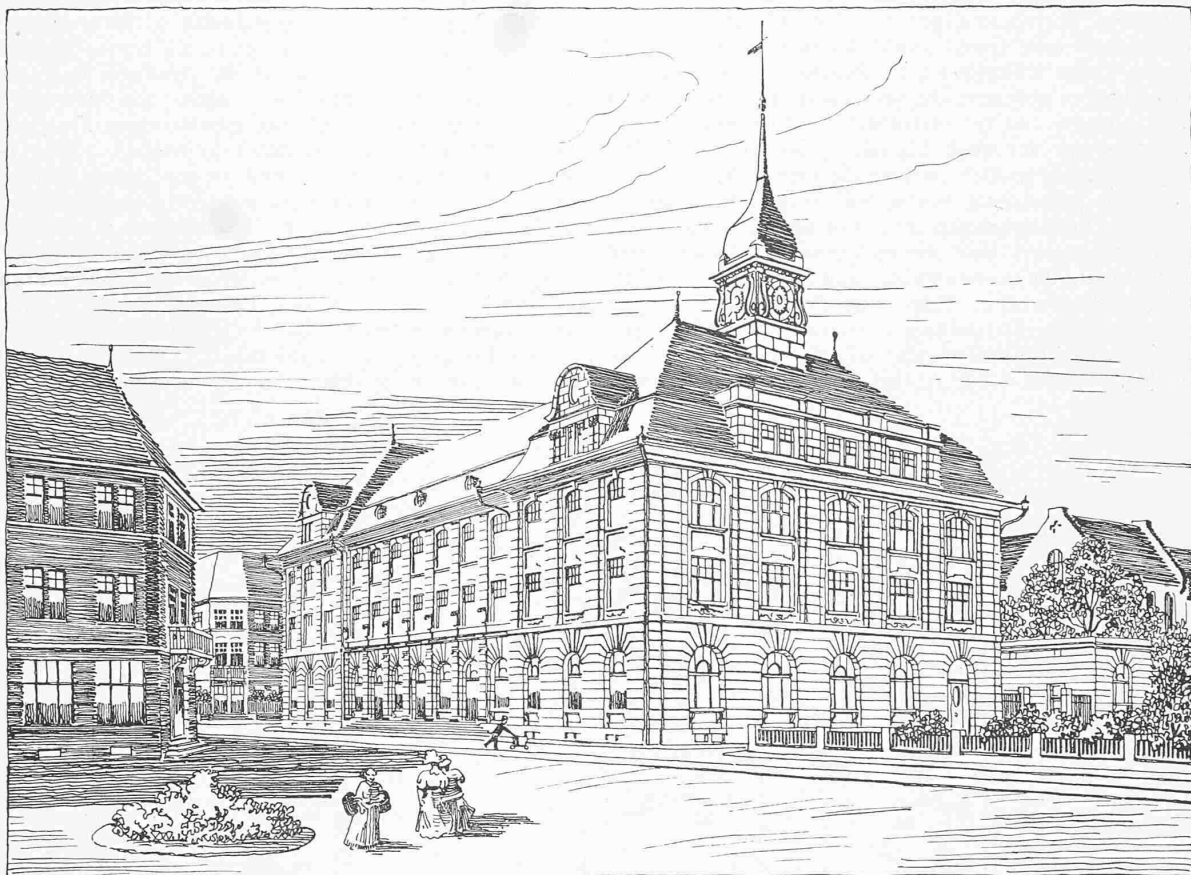


Legende:
Siehe
Seite 134.

Grundrisse vom Erdgeschoss und I. Stock. — Masstab 1 : 1000.

Wettbewerb für ein neues Post- und Telegraphengebäude in Aarau.

IV. Preis «ex aequo». — Motto: «Neustadt». — Verfasser: Joh. Metzger, Architekt in Zürich.



Perspektivische Ansicht vom Bahnhofplatz aus.

Anordnung und elektrische Verriegelung als bekannt vorausgesetzt werden muss, sind entblockt, wenn ihr Farbenfensterchen F_1 bzw. F_2 weiss zeigt und sich die zugehörige Druckknopfstanze D_1 bzw. D_2 nach abwärts bewegen lässt; sie sind dagegen geblockt, wenn die Druckknopfstanze festgelegt und das Farbenscheibchen rot ist. Zur Betätigung der elektrischen Sperre bedarf es mindestens zwanzig kurzer Wechselströme, welche in den Elektromagneten des Blockfeldes gelangen müssen und von dem in V aufgestellten Magnetinduktor durch Antreiben seiner Handkurbel KM erhalten werden. Eines der beiden Blockfelder hat als sogenanntes Sperrfeld zu wirken, indem es kraft seiner Blockung den Handschieber H solange unverrückbar festhält, als es nicht durch die richtige Anzahl von Wechselströmen, welche von der Nachbarstation einlaufen müssen, entblockt (weiss) wird. Die Freibeweglichkeit des Handschiebers H hängt also von der Zustimmung und Mitwirkung der beteiligten Nachbarstation ab, weshalb denn auch der Zwang vorliegt, das Sperrfeld nach jeder Stabentnahme wieder zu blocken, damit im nächsten Bedarfsfall wieder ein Stab verfügbar gemacht werden kann. Diese Blockung des Sperrfeldes geschieht seitens des Beamten, welcher einen Zugstab erhebt, indem er sofort nach erfolgter Rückstellung des Handschiebers H in die Ruhelage den zum Sperrfeld gehörenden Druckknopf D_2 niederdrückt und gleichzeitig Wechselströme in

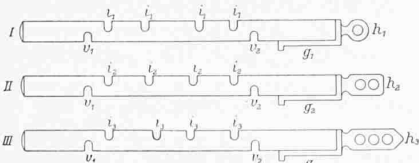


Abb. 3. Formen der Zugstäbe.

den Elektromagneten dieses Blockfeldes entsendet, wodurch D_2 festgelegt und das Fensterchen F_2 wieder rot abgeblendet wird.

Das zweite Feld im Blockwerk wird deshalb *Freigebe-feld* genannt, weil es den Zweck hat, die Entblockung des Sperrfeldes der Nachbarstation zu vermitteln. Die Wechselströme, welche entsendet werden, während die Druckknopfstanze D_1 niedergedrückt wird, wodurch unter einem die Blockung des zu D_1 gehörenden Feldes eingeleitet worden ist, gelangen nämlich in den Elektromagnet des Sperrfeldes der Nachbarstation und machen dort die Auslösung frei, sodass die Stabentnahme ermöglicht wird. Das Entblocken eines Freigebefeldes lässt sich immer nur mittels eines der Taster T_1 oder T_2 und des Magnetinduktors unter der Vorbedingung durchführen, dass der zuletzt entnommene Stab — mag er an diesem oder dem andern Ende der Strecke gehoben worden sein — wieder ordnungsmässig in den Stabbehälter der eigenen oder der Nachbarstation hinterlegt worden ist; ersterenfalls wird die Entriegelung mit T_1 , letzterenfalls mit T_2 bewerkstelligt.

Als dritter Teil der Gesamtanordnung kommt, wenn die Stationen nicht etwa ohnehin durch gewöhnliche elektrische Fernsprecher oder Telegraphen gegenseitig verbunden sind, eine Fernsprech- oder eine Klingelwerkseinrichtung in Betracht, welche in ähnlicher Weise an die Stromführungen der Zugstabanlage geschaltet werden, wie man diese Nebenanordnungen in der Regel zum Vormelden und ähnlichen Verständigungszwecken den Blocksignalleitungen anzuschliessen pflegt. In dem durch die Abbildung 1, 2 und 4 gekennzeichneten Falle ist eine *Klingel-einrichtung* vorgesehen, welche eine gegenseitige Verständigung der beiden Stationen ermöglicht. Wird der Klingeltaster t (Abbildung 1 und 2) niedergedrückt und gleich-