Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 7

Artikel: Nothbremsen-Signalpfeife
Autor: Schick, Jakob
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-3696

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die Versammlung nimmt mit grosser Majorität die Resolution an, dass es bei den Bahnhofs-Schlusstelegraphen unbedingt geboten erscheine, ein genügend weit vorgeschobenes Avertissements-Signal herzustellen und dasselbe mit dem Bahnhofs-Schlusstelegraphen mechanisch so zu verbinden, dass es sich bei der Signalgebung automatisch mitbewegt. Darüber, ob es nöthig oder zweckmässig sei, derartige Avertissements-Signale auch zu beiden Seiten der Zwischen-Blockstationen anzubringen, werden verschiedene Ansichten laut. Einerseits wird die Möglichkeit hervorgehoben, dass ein Zug unmittelbar hinter einer solchen Blockstation liegen bleiben könne, nachdem der Blockwärter bereits die vorhergehende Strecke deblockirt habe, dass dann also ein nachfolgender Zug, welcher das Haltesignal der Blockstation nicht früh genug erkennt, auf den ersten Zug auflaufen könne. Andererseits wird auf die zahlreichen Mittel hingewiesen, welche für einen solchen ganz abnormen Fall dem Zug- und Bahnbewachungs-Personal zu Gebote stehen, um weitere Gefahr abzuwenden; zu grösserer Sicherheit wird vorgeschlagen, die Blockwärter dahin zu instruiren, dass sie nicht eher deblockiren dürfen, als bis der betreffende Zug ihrem Gesichtskreis entschwunden ist.

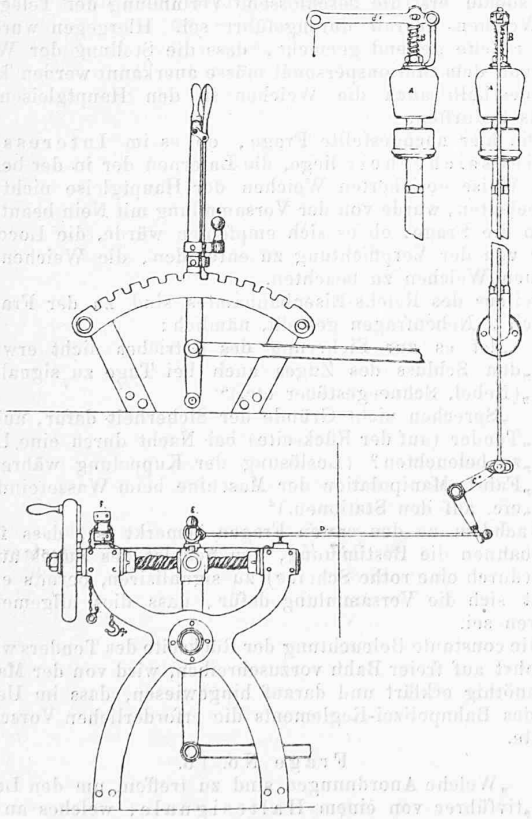
Die Majorität erklärt hierauf die Anbringung der Avertissements-Signale bei Zwischen-Blockstationen nicht für erforderlich.

* * *

Nothbremsen-Signalpfeife.

Von Jakob Schick.

Bei Gerichtsverhandlungen über Eisenbahn-Unfälle ist es gar oft schwer festzustellen, ob, wann, wie und welches Signal der Locomotivführer mit der Signalpfeife gegeben, und meistens in Folge mangelnden Beweises kommt der Führer in eine sehr missliche Lage. Um nun in Zukunft dem Führer ein Beweismittel an die Hand, ebenso auch dem Bremspersonal in gefahrdrohendem Augenblicke ein nicht zu verkennendes Signal zu geben, so soll an jeder Locomotive eine zweite Signalpfeife mit anderem Ton (tief oder hoch müsste auf allen deutschen Eisenbahnen vereinbart werden) angebracht sein, welche der Locomotivführer gebrauchen soll, wenn dem Zug oder der Maschine Gefahr droht.



Nothbremsen-Signalpfeife.

Die Dienstausführung des Locomotivführers verlangt nach den jetzigen Einrichtungen Zeit, derselbe muss 1) den Dampf abschliessen, 2) den Steuerungshebel zurücklegen, 3) den Dampf wieder zulassen, damit die Maschine rückwärts arbeitet. Wenn es möglich, giebt der Führer dazwischen Signal, gemeinlich aber erst dann, wenn vorgenannte Arbeiten verrichtet sind. Der Heizer hat währenddem die Tenderbremse festgezogen, der Führer schliesst auch, durch Mittheilungen und Erfahrung aufmerksam gemacht, die Wasserstands-Hähne ab, damit durch Platzen des Glases Heizer und Führer nicht verbrüht werden; auch muss der Führer, sind Schnellbremsen vorhanden, diese in Thätigkeit setzen. Diese Verrichtungen, welche dem Führer obliegen, verlangen bei allen Gelegenheiten ruhige Ueberlegung, im gefahrdrohenden Augenblicke aber kaltes Blut und Geistesgegenwart. Je einfacher nun die Ausführung des Vorzunehmenden ist, desto leichter wird der Führer den Anforderungen des Dienstes entsprechen können.

Diese zweite Signalpfeife könnte so eingerichtet sein, dass dieselbe ertönen würde, sobald der Führer die Steuerung zurücklegt oder schraubt und zwar kann dieses so sein, dass nur während der Dienstfahrt auf der Strecke diese Pfeife mit dem Steuerungshebel verbunden ist. Der Führer muss das Lösen und Verbinden selbst besorgen. In der beigegebenen Zeichnung ist das hierzu Nöthige zu ersehen, die Maasse finden sich nach der jeweiligen Construction der Maschine. Es würde bei solcher Einrichtung in dem sich ergebenden Falle viel Zeit gewonnen, was im kritischen Augenblicke von grosser Bedeutung ist, auch würde nach meiner unmaassgeblichen Meinung dadurch Ausserordentliches erreicht, indem sobald diese zweite Pfeife ertönt, sämmtliches Personal wüsste, dass ein schnelles und entschiedenes Bremsen nothwendig sei; gleicher Zeit würde Jedermann in der Lage sein, dem Führer bezeugen zu können, ob derselbe rechtzeitig Signal gegeben und mithin seine Schuldigkeit gethan habe.

In obiger Figur bedeuten: *A* Nothbremsen-Signalpfeife. *B* Feder zum Schliessen der Pfeife. *C*1, *C*2 Hebel, die Oese bei *C*2 ist länglich, um die kreisförmige Bewegung zu vermitteln. *D* Zugstange mit Ring, welcher bei *E* angehängt, beim Nichtgebrauche ausgehängt und nach vornen geschoben wird, damit der Steuerungshebel frei bewegt werden kann. *E* Knopf zum Einhängen der Zugstange. *D*, *E* Rolle, um welche eine Kette läuft; diese kommt in Anwendung, sobald die Maschine rückwärts Dienst thut, der Ring *G*1 wird bei *E* eingehängt, der Hacken *G*2 in den Ring der Zugstange *D*.

* * *

Die türkischen Bahnen. Dr. J. U. Alex. Peez sagt in seiner handelspolitischen Studie über Oesterreich und den Orient: „Die europäischen Linien, die man gewöhnlich als die türkischen Bahnen bezeichnet und die in der Hauptsache aus zwei sich kreuzenden Linien bestehen, wovon die eine von der bosnischen Grenze bis Constantinopel, die andere von der serbischen Grenze bis Salonichi streicht, sind bekanntlich schon zum grösseren Theile fertiggestellt. Es soll hier nicht darauf zurückgegriffen werden, welch bedeutender Nachtheil auch hier wieder den österreichischen Interessen zugefügt wurde, indem die türkische Regierung den Bau der Bahnen nicht von den Anschlusspunkten des österreichischen Bahnnetzes, sondern von den Seehäfen aus beginnen liess, wodurch sowohl die Ausrüstung der Bahnen selbst, als auch die stetige Versorgung der durch die Bahnen erschlossenen Märkte zu Gunsten der seewärts eintretenden englischen und französischen Industrieproducte monopolisirt wurde. Nachdem dieser Fehler jedoch einmal begangen, handelt es sich darum, dass Oesterreich schnellstens sich der Vortheile der neuen Communicationsmittel bedienen könne wie seine Concurrenten. Aber leider fehlen sowohl auf der serbischen wie auf der bosnischen Seite bis zum heutigen Tage noch die Anschlüsse. Leider klafft noch eine Lücke von mindestens vierzig Meilen zwischen den Endpunkten des österreichischen und den Anfängen des türkischen Bahnnetzes. Hier also hat Oesterreich-Ungarn seine nächstliegende Aufgabe zu erfüllen, indem es mit seinem ganzen Gewichte auf die schleunige Herstellung der Anschlüsse dringt, ja wir halten die hier in Frage gestellten Interessen für so vitaler Natur, dass die österreichisch-ungarische Regierung ihr Militär-Budget nicht würde rechtfertigen können, wenn sie noch länger gestattet, dass die grossen Routen des Welthandels vor ihrer Thür durch die Besorgnisse einer verkehrsfeindlichen Nation oder durch Einflüsse fremder Concurrenz gewaltsam verlegt werden. Auch glauben wir, dass das deutsche Reich in dieser Frage durchaus zu Oesterreich stehe; denn gleich wie Oesterreich ein freundliches Interesse daran hat, dass die Bahnen zwischen den nordischen Seehäfen und der deutsch-österreichischen Grenze offen sind und prosperiren, ebenso ist Deutschland