Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 16/17 (1882)
Heft: 16

Artikel: Zur Sicherung des Eisenbahnverkehres in der Schweiz
Autor: Welti
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-10307

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: 10.12.2025

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

Zwecke bemerkenswerth, welche theilweise in sehr feiner Arbeit ausgeführt werden, z. B. von *F. Heller in Nürnberg.*

Immer mehr Bedeutung, besonders für die Landwirthschaft, erlangen die Wetterprognosen. Dieselben erfordern die möglichst genaue Kenntniss des physikalischen Zustandes eines grossen Länderstriches. *Schubart & Rysselberghe in Gent* haben einen Apparat construirt, der die physikalischen Elemente, Temperatur, Barometerstand, Wassermenge, Wind u. s. w. automatisch auf electrischem Wege registrirt und dieselben auf jede beliebige Distanz und gleichzeitig nach verschiedenen Orten übertelegraphirt. Bewunderungswürdig ist besonders das Centrifugalpendel des Uhrwerkes, welches auf Temperatur und Feuchtigkeit compensirt ist und auf $^1/_{20000}$ mit der wahren Zeit richtig geht.

Die Blitzableiterspitzen werden in Bayern ganz anders geformt als bei uns. Sie bestehen aus einer ca. 20 *mm* dicken, ca. $^1/_2$ *m* langen Kupferstange, welche oben in eine conische Spitze von 45 ^{0} Neigung ausläuft. Sie sind offenbar viel haltbarer als die bei uns gebräuchlichen scharfen Spitzen, die auf mechanischem Wege zu leicht zerstört werden können. Die bayer. Brandversicherungskammer hat eine sehr interessante Statistik der Blitzschläge in Bayern veranstaltet.

Hiemit will ich meine Uebersicht schliessen. Mannigfaltige Gegenstände sind noch im Glaspalast aufgestellt, welche ich nicht erwähnt habe, wie electrische Klingeln, Bestandtheile aller Art für Haustelegraphen, electrische Uhren, Apparate für die Schule und zur Unterhaltung u. s. w.; doch sind diese Dinge allbekannt und auch bei uns bei jedem Mechaniker zu sehen.

Die electrische Ausstellung hat eine sehr verschiedene Beurtheilung erfahren. Richtig ist, dass ihr ein sehr localer Character aufgeprägt ist. Das wird aber bei jeder Ausstellung der Fall sein, nur wird dies in einer kosmopolitischen Stadt, wie Paris, viel weniger hervortreten, wie in München, der specifischen Bier- und Künstlerstadt.

Zur Sicherung des Eisenbahnverkehrs in der Schweiz.

Während bis anhin die Einführung jener technischen Mittel, welche dazu angethan sind, die Sicherheit des Betriebes auf unseren Eisenbahnen zu erhöhen, fast ausschliesslich dem guten Willen und der mehr oder minder grossen Einsicht der schweizerischen Bahnverwaltungen anheim gegeben war, hat nunmehr das schweizerische Eisenbahndepartement in höchst erfreulicher und lobenswerther Weise die Initiative ergriffen, um auch bei uns, ähnlich wie dies in den letzten Jahren in Frankreich und Deutschland geschehen ist, die allgemeine Einführung der bekanntesten und bewährtesten Mittel zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes anzuordnen. Es ist dies auf dem Wege eines Kreisschreibens an die schweiz. Bahnverwaltungen geschehen, dessen Text wie folgt lautet:

Die in der letzten Zeit wiederholt vorgekommenen Betriebsstörungen in Folge von falschen Weichenstellungen oder andern unrichtigen Manipulationen, resp. die aus solchen Zuständen entstehenden Gefährdungen des öffentlichen Verkehrs, veranlassen das unterzeichnete Departement, unter Erinnerung an die strenge Beobachtung aller bestehenden Betriebsvorschriften und namentlich an diejenigen betreffend Dienstzeit des Personals, von den schweiz. Bahnverwaltungen zu verlangen, dass sie mit der *Einführung der heutzutage bekannten und bewährten* und auf guten Bahnen des Auslandes sehr verbreiteten *technischen Mittel zur Erhöhung der Betriebssicherheit* nicht länger zögern.

Zu diesen Mitteln rechnen wir namentlich:

Glockensignale, welche auf der Strecke den Bahnwärtern, Weichen- und Barrièrenwärtern etc. die Annäherung eines Zuges anzeigen und im Nothfall umgekehrt dem Linienpersonal gestatten, gewisse Nothsignale zu geben, z. B. wenn Hindernisse auf der Bahn sich befinden.

Die Glockensignale bilden eine erhöhte Gewähr für freie Bahn und richtige Bewachung derselben und werden mit Vortheil die primitiven Hornsignale, welche oft nicht gehört werden können, ersetzen.

Absolute Blocksignale resp. Blockstationen zur Regulirung des Abstandes der sich folgenden Züge sind einzurichten auf allen Geleisstrecken, auf welchen zu gewissen Zeiten Züge fahrplanmässig in kürzeren Zeitabständen als 10 Minuten in gleicher Richtung verkehren.

Gewöhnliche Bahnstationen werden als Blockstationen betrachtet, sobald verfügt wird, dass zwischen zwei solchen Stationen nie mehr als ein Zug auf dem nämlichen Geleise sich befinden darf.

Solidarische Verriegelung der Weichen und der Stationsdeckungssignale soll eingeführt werden auf allen Stationen, Bahnhöfen oder Geleiseanschlüssen und Bifurcationen, wo Kreuzungen mit Personenzügen stattfinden oder wo Personenzüge ohne Aufenthalt durchfahren.

Damit wird bezweckt, dass in solchen Stationen Züge nicht eingelassen werden können, bis die Weichen richtig gestellt sind.

Die Verriegelung hat alle die für den sichern Gang der Züge massgebenden Weichen zu umfassen.

Continuirliche Bremsen, zuverlässig, und die im Nothfall von jedem Zugsangestellten angezogen werden können, sind an jedem Personen führenden Zuge in genügender Anzahl anzubringen, um jederzeit das sichere, prompte Anhalten des Zuges zu erleichtern.

Die obenerwähnten Einrichtungen sind *auf allen von Schnellzügen befahrenen Hauptlinien sofort einzuleiten.*

Dieselben sollen *bis Ende des Jahres 1884 vollendet sein auf allen schweizerischen Bahnen, welche nicht, in Betracht des secundären Characters ihres Betriebes* oder anderer besonderer Verhältnisse, auf eigenes Gesuch durch das Eisenbahndepartement *davon dispensirt* worden sind.

Wir gewärtigen die Berichte der Eisenbahnverwaltungen über die von ihnen, in Ausführung des Obigen, angeordneten Massregeln und einzureichenden Vorlagen.

Mit vollkommener Hochachtung

Schweiz. Post- und Eisenbahndepartement,
Eisenbahn-Abtheilung:
Welti.

Bern, den 14. October 1882.

Correspondenz.

An die Tit. Redaction der „Eisenbahn".

Wir drücken Ihnen unser lebhaftes Bedauern über die ohne Zweifel begründeten Klagen in Nr. 15 Ihres Blattes wegen mangelhafter Beleuchtung eines im Gotthardschnellzuge circulirenden italienischen Personenwagens aus.

Die Direction der Gotthardbahn ist davon um so unangenehmer berührt, als sie ihrerseits alles Mögliche gethan, um dem reisenden Publikum die Benützung der Züge unter comfortabelsten Verhältnissen bieten zu können. Nicht nur hat sie die eigenen Wagen mit Gasbeleuchtung versehen, sondern sie hat sich auch mit den Anschlussbahnen darüber verständigt, dass durchgehende Wagen von Zürich und Basel nach Mailand und vice-versa eingestellt und dass *alle diese Wagen*, welche in den Gotthardschnellzügen cursiren, *mit Gasbeleuchtungsapparaten* nach System Pintsch versehen werden, während die Gotthardbahn die Lieferung des Gases übernommen hat. Einzig dem Umstande, dass die „Alta Italia" bis zum heutigen Tage dieser Vereinbarung nicht nachgekommen, ist der von Ihnen gerügte Uebelstand zuzuschreiben.

Dass, nachdem das Material der Gotthardbahn bis Mailand circulirt, auch Wagen der „Alta Italia" über den Gotthard verkehren müssen, ist schon dadurch gegeben, dass erstere, wie dieses übrigens üblich ist, ihre Gegenleistung in natura zu machen beansprucht. Im Uebrigen sind die Wagen der „Alta Italia" in die Nachtzüge eingestellt, weil sie nach den gesetzlichen Bestimmungen in der Schweiz in Tageszügen nicht zugelassen werden, da sie nach dem Coupésystem gebaut sind und dieses System überdies für Nachtzüge beliebter ist, als das amerikanische.

Sie wollen daraus entnehmen, dass falsche Ersparnisstendenzen, wie Sie dieselben voraussetzen, nicht vorliegen und können überhaupt versichert sein, dass die Gotthardbahndirection das financielle Interesse der Unternehmung nur auf dem Wege der pünktlichsten Bedienung des Publikums und mittelst rationeller Einrichtungen zu erreichen bestrebt ist.

Luzern, den 18. October 1882.

Die Direction der Gotthardbahn.