

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	49/50 (1907)
Heft:	1
Artikel:	Zwei bemerkenswerte Schaltungen zur Sicherung des Bahnbetriebes, I. Die Blocksignale der Berliner Hoch- und Untergrundbahn
Autor:	Tobler, A.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-26657

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](#)

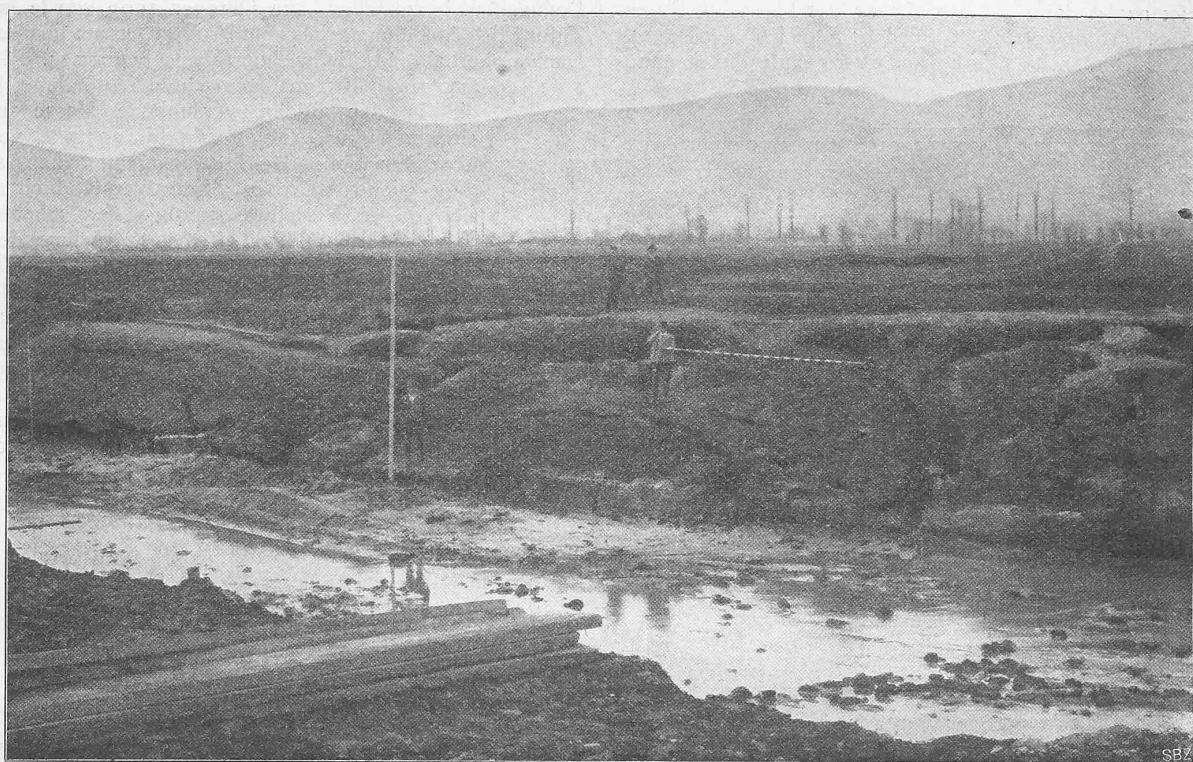
Terms of use

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: 28.01.2026

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

Die Rheinkorrektion und der Diepoldsauer Durchstich.

Abb. 11. Linksseitige Rutschung am Rheintalischen Binnenkanal bei $Hm\ 80 + 95$ bis $Hm\ 81 + 95$.

SBZ

halb hätte vorausgesetzt werden können, der Damm wäre hinlänglich zusammengepresst. Nur durch einen bis auf die vorhandene Kiesschicht reichenden, festgestampften Kieskörper konnte dem Ausfliessen des Lauflettens begegnet werden. Aehnliche Rutschungen zeigten sich bei gleichen Untergrundsverhältnissen oberhalb des 52 m langen Tunnels, sodass dort infolge Durchsickerns des Wassers Sohle und Böschungen lebendig wurden und in Bewegung gerieten (Abb. 14). (Forts. folgt.)

Zwei bemerkenswerte Schaltungen zur Sicherung des Bahnbetriebes.

Von Dr. A. Tobler, Professor am eidg. Polytechnikum.

I. Die Blocksignale der Berliner Hoch- u. Untergrundbahn.

Wir dürfen wohl annehmen, dass einem grossen Teil unserer Leser die im Jahre 1902 eröffnete *Hoch- und Untergrundbahn* in Berlin¹⁾, ein Meisterwerk der modernen Technik, bekannt sei, wir verweisen übrigens auf die seinerzeit erschienene, vorzüglich ausgestattete Festschrift des Reg.-Rates G. Kemmann.²⁾ Die Einrichtung einer regelrechten Streckenblockierung erwies sich von vornherein als absolut geboten und die Wahl des Systems fiel auf den vierfeldrigen Block von *Siemens & Halske*, der in der Tat den höchsten Ansprüchen genügt. In den erwähnten Publikationen finden sich nur wenige Andeutungen über die Art und Weise des Signalbetriebes; es ist auch seither unseres Wissens keine ausführliche Beschreibung der bezüglichen Anlage veröffentlicht worden. Die letztere ist uns seit mehreren Jahren genau bekannt durch Studien an Ort und Stelle und durch die interessanten Demonstrationen, die uns die Herren Reg.-Baumeister Pfeil und Schwerin, die Vorstände der Abteilung für Signalwesen im Etablissement Siemens & Halske, wiederholt vorführten, wofür wir den beiden genannten Herren zu lebhaftem Danke verpflichtet sind.

Wir setzen das Wesen der vierfeldrigen Blockierung als bekannt voraus (zwei Felder für jede Zugrichtung, d. h.

für Station *A* das „Blockfeld“, das die Verriegelung bzw. Freigabe des in der Zugrichtung liegenden Signalflügels bewirkt, und für Station *B* [Zugrichtung: *A*—*B*] das „Endfeld“, das dem Wärter anzeigt, ob sich ein Zug in der Strecke befindet). Diese verhältnismässig einfache Schaltung war anfänglich für alle Stationen der Hoch- und Untergrundbahn vorgesehen, immerhin mit der für den Betrieb äusserst wertvollen Einrichtung, dass es vermieden wurde, die Erde als Rückleitung zu benutzen und dass zur Fernhaltung der Starkströme (Ströme der Bahnmotoren und der Beleuchtung) je zwei mit einander arbeitende Blockfelder durch besondere (Kabel) Hin- und Rückleitung in einer Schleife mit einander verbunden sind. Um nun auf den Stationen der Weststrecke in Abständen von nur $2\frac{1}{2}$ Minuten fahren zu können, musste für diese Stationen eine ganz eigentümliche Schaltung gewählt werden. Auf dem Abschnitte der Bahn östlich von dem sogenannten „Gleisdreieck“ (letzteres ist ausführlich besprochen bei Kemmann l. c.) reichen die Blockstrecken jeweilen von Bahnhofende zu Bahnhofende. Am Ende jedes Perrons befindet sich das Streckenblocksignal (Flügel mit Kettenwinde auf der oberirdischen Bahnlinie, rote [„Halt“] und grüne [„Frei“] Glühlampen für die unterirdische Linie). Zur Durchführung des Betriebes genügt hier der gewöhnliche vierfeldrige Block, wie er in Scholkmanns trefflichem Werk²⁾ und an vielen andern Orten beschrieben ist, nicht.

Die Weststrecke der Bahn besitzt nämlich für jede Station ein Einfahrts- und ein Ausfahrtssignal, was tatsächlich einer Blockstrecke: Einfahrtssignal—Station—Ausfahrtssignal entspricht. Der Beschreibung dieser Betriebsanordnung soll nun das Folgende gewidmet sein, wobei wir die Linie: „Nollendorfplatz“, „Wittenbergplatz“, „Zoologischer Garten“, „Knie“ (zurzeit Endstation) ins Auge fassen und zwar der Einfachheit wegen nur für die eine Zugrichtung.

Betrachten wir zunächst kurz die Ausrüstung der vier Stationen, die für die letzten drei Sektionen in der Abbildung 1 schematisch dargestellt ist.

¹⁾ Siehe Schweiz. Bauzeitung Bd. XL S. 99.

²⁾ Berlin 1902. Jul. Springer.

²⁾ Eisenbahnbau der Gegenwart. IV. Abschnitt. Wiesbaden 1904.

Die Rheinkorrektion und der Diepoldsauer Durchstich.

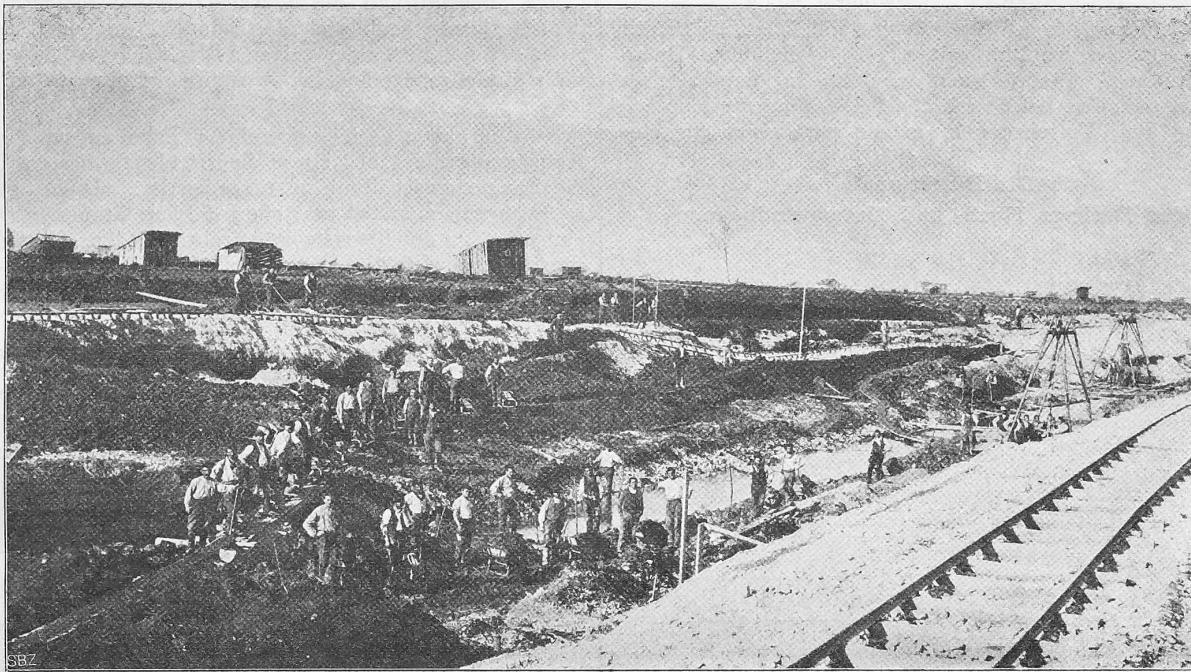


Abb. 12. Linksseitige Rutschung am Rheintalischen Binnenkanal bei Montlingen Hm 136 bis 138.

Nollendorfplatz. Vierfeldriger Block mit vier je zu zweien gekuppelten Blocktasten (1—2, 3—4); die vier Felder haben die Bezeichnung: 1. Blockfeld (Riegelstange wirkt auf die Winde des Ausfahrtssignals), 2. Einfahrtsfeld (Riegelstange wirkt auf die Winde des Einfahrtssignals), 3. Endfeld, 4. Ausfahrtsfeld. Ausserdem sind zwei Schienenkontakte (Radttasten) vorhanden, die die Sperrung der Druckstangen 1 und 2 betätigen.

Wittenbergplatz. Die Station hat dieselbe Ausrüstung und Felderbezeichnung wie die Station am Nollendorfplatz.

Zoologischer Garten. 7. Blockfeld, 8. Einfahrtsfeld, 9. Ausfahrtsfeld, 10. Endfeld. An Stelle der Flügelsignale treten hier Glühlampen, deren Umschaltung durch die Riegelstangen der Blocktasten 7 und 9 freigegeben oder verriegelt werden; ausserdem ist mit den Tasten 7—8 ein Sperrfeld verbunden, dessen Stange die selbsttätige Umschaltung der Ausfahrtsslampen von „grün“ auf „rot“ zu besorgen hat. Ferner zwei Schienenkontakte wie bei den oben beschriebenen Stationen.

Knie. 1. Endfeld, 2. Einfahrtsfeld, 3. Ausfahrtsfeld. Zwei Druckknopfsperren und zwei Schienenkontakte. Ein- und Ausfahrts-Flügelsignale.

Folgen wir nun der Fahrt eines Zuges, der von Nollendorfplatz kommend, sich Wittenbergplatz nähert. In

Nollendorfplatz (N.-P.) ist das Blockfeld rot, der Ausfahrtsflügel verriegelt, in Wittenbergplatz (W.-P.) das Endfeld 3 rot. Durch Drehen der Einfahrtskurbel *e* wird der Flügel *E* auf „Frei“ gestellt. Der Zug fährt ein und betätigt den Radttaster *te*, dadurch wird der Elektromagnet *s* der Druckstange der Blockeinrichtung 3—4 erregt, letztere wird beweglich. Der Einfahrtsflügel *E* wird auf „Halt“ gestellt und die Blocktaste 3—4 bedient. Das Endfeld 3 wird weiss, das Einfahrtsfeld 2 rot und die Kurbel *e* verriegelt, das Ausfahrtsfeld 4 rot und das Blockfeld der rückwärtsliegenden Station N.-P. weiss. Der Zug wird abgelassen und der Ausfahrtsflügel *A* auf „Frei“ gestellt. Sobald der Zug den Radttaster *ta* passiert, wird mittels des Elektromagneten *s¹* die Sperrung in Blocktaste 1—2 aufgehoben. Man stellt nun *A* auf „Halt“ und bedient Blocktaste 1—2. Blockfeld 1 wird rot und Kurbel *a* verriegelt, Einfahrtsfeld 2 weiss und Kurbel *e* heweglich, Ausfahrtsfeld 4 weiss und Endfeld 10 in der vorwärtsliegenden Station (Z.-G.) rot.

Die Schaltung der unterirdischen Station „Zoologischer Garten“ bietet besonderes Interesse und wir müssen, ehe wir „unsern Zug weiter gehen lassen“, etwas bei derselben verweilen.

An Stelle der Windenkurbeln treten zwei Lampenschalter, von denen der rechte (Abb. 1 u. 2) das mit einem Vor-

Die Blocksignale der Berliner Hoch- und Untergrundbahn.

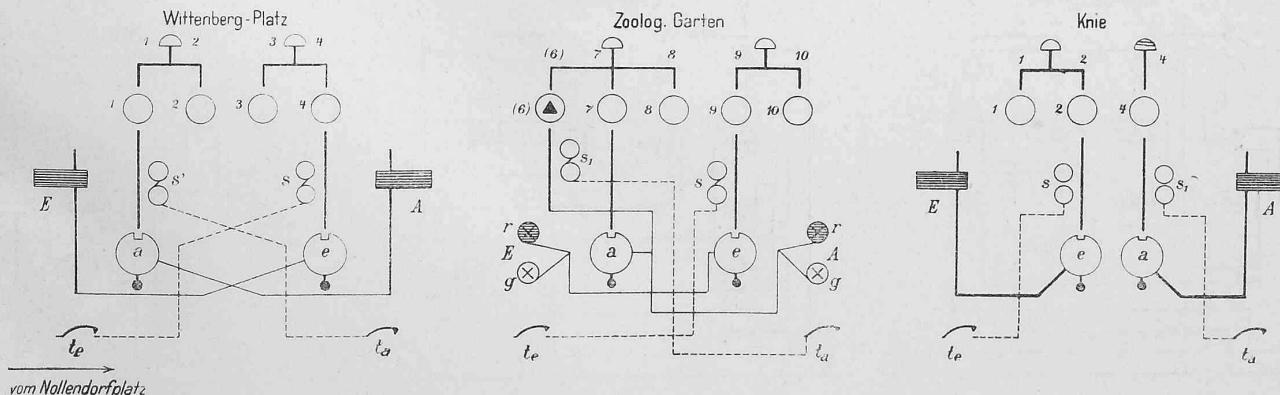


Abb. 1. Schematische Darstellung der Signaleinrichtungen auf den Stationen «Wittenberg-Platz», «Zoologischer Garten» und «Knie».

signal versehene Einfahrtslampensystem E betätigt, der linke (a) wirkt auf das Ausfahrtssignal A . Da die Umstellung des letztern von „Frei“ auf „Halt“ durch den ausfahrenden Zug auf automatischem Wege erfolgen soll, musste zu diesem Zwecke ein mit den Blocktasten 7—8 verbundenes Sperrfeld [6] (Abb. 1) angeordnet werden. In der Ruhelage (Abb. 2) zirkuliert der Strom der Beleuchtungsdynamo wie folgt: + Pol, Umschalter a , in die parallel geschalteten

Die Blocksignale der Berliner Hoch- und Untergrundbahn.

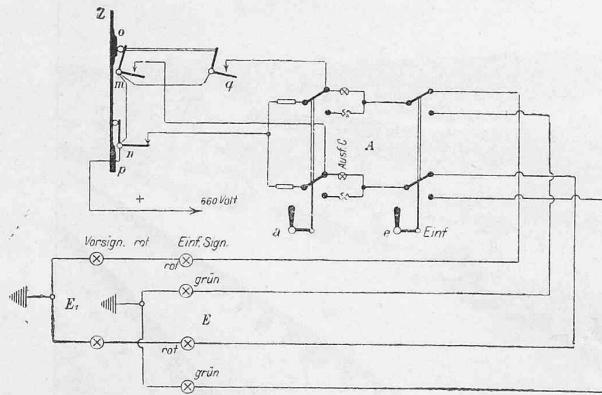


Abb. 2. Schaltungsschema der unterirdischen Station
«Zoologischer Garten».

roten Lampen des Ausfahrtssignals, Schalter *e* in die roten Lampen des Einfahrtssignals, in die Lampen des Vorsignals (die in der Haltstellung weisses Licht, mit den Buchstaben *A* [Achtung] zeigen), durch die gemeinsame Rückleitung bzw. durch die Fahrschienen in die zum — Pol führende Kabelleitung.

Unser Zug wird von W.-P. her erwartet, das Endfeld 10 Z.-G. ist roth. Der Einfahrtsschalter e wird auf „Frei“ gestellt, dadurch fliessst der Lichtstrom in die grünen Lampen des Einfahrtssignals, während die roten Lampen des letztern und die weissen des Vorsignals ausgeschaltet werden. Der einfahrende Zug betätigt den Radtaster te und gibt dadurch mittels s die Sperrre der Blocktaste 9—10 frei. Schalter e wird auf „Halt“ gestellt, die roten Lampen von E und die weissen von E^1 leuchten wieder auf und die Blocktaste 9—10 wird bedient. Endfeld 10 wird weiss, Einfahrtsfeld 8 rot, Ausfahrtsfeld 9 rot, Blockfeld 1 in W.-P. weiss. Der Zug fährt aus; Schalter a auf „Frei“, das rote Licht von A verwandelt sich in grün. Der Zug betätigt den Radtaster te , der Elektromagnet s^1 des Sperrfeldes wird erregt, die Sperrstange Z (Abb. 2) schnell empord bewirkt die Umschaltung des Lichtstromkreises wie folgt: Kontakthebel m gleitet vom Wulst o herunter und schliesst mit q den Stromkreis der obern und untern roten Lampen, Hebel n wird vom Wulst p gehoben und unterbricht den Kreis der grünen Lampen.

Die Aufwärtsbewegung von Z verwandelt ferner das Sperrfeldfenster von schwarz in weiss. Schalter a wird auf „Halt“ gestellt und die Blocktaste 7—8 bedient. Nach dem Loslassen senkt sich die Stange Z wieder (Lage der Abb. 2) und die Felder zeigen: Blockfeld 7 rot (a verriegelt), Einfahrtsfeld 8 weiss, Ausfahrtsfeld 9 weiss und Endfeld 1 in K. rot.

Wir haben es hier mit einem Falle zu tun, wo die Anbringung eines besondern Sperrfeldes¹⁾, dessen Stange die Lampenumschaltung zu besorgen hat, absolut geboten ist, während man bei den oberirdischen Stationen mit der einfachen, an der Blockstange anzubringenden „Druckknopf-sperre“ ausreicht.²⁾ Die betreffende Umschaltung geht, wie wir uns oft zu überzeugen Gelegenheit hatten, mit grösster Präzision vor sich.

Der Zug nähert sich K. Daselbst ist das Endfeld 1 rot. Einfahrtsflügel E auf „Frei“. Zug passiert Radtaster te und gibt Sperre s frei. E auf „Halt“, Blocktaste 1—2 bedient. Einfahrtskurbel e verriegelt, Blockfeld 7 Z.-G. wird weiss, Endfeld K. 1 weiss, Einfahrtsfeld 2 rot, Ausfahrtsfeld 4 rot. Zug fährt aus. Ausfahrtsflügel A auf „Frei“, Radtaster te wirkt, Sperre s^1 wird frei, Blocktaste 4 bedient. Einfahrtsfeld 2 und Ausfahrtsfeld 4 werden weiss und der Ausfahrtsflügel entriegelt. Der Zug fährt nun ohne Weiteres auf dem zweiten Geleise nach der entgegengesetzten Richtung, da auch an das hintere Ende ein Motorwagen gestellt ist.

Zum Schluss bringen wir noch eine Darstellung der Stromläufe in den drei Stationen (Abb. 3, a, b, c)^{1).}

Wittenberg-Platz. Blocktaste 3—4 bedient. Induktor $J\alpha$, (die übereinander liegenden Kontaktthebel sind gekuppelt) *VIII*, l_1 , (Nollendorff-Platz Blockfeld) l_2 , Endfeld 3, *VI*, *VII*, Ausfahrtsfeld 4, Einfahrtsfeld 2, $IV\beta$ des Induktors. — Blocktaste 1—2 bedient. $J\alpha$, *III*, l_3 Z.-G. Endfeld 10, *VIII*, *VII*, l_4 , Blockfeld 1, *I*, *II*, *IV*, Einfahrtsfeld 2, Ausfahrtsfeld 4, *VII*, βJ .

Zoologischer Garten. Blocktaste 9—10 bedient. $J\alpha$, VII, l_4 , W.-P., Blockfeld 1, I, II, l_3 , Z.-G., Endfeld 10, VIII, VI, Ausfahrtsfeld 9, Einfahrtsfeld 8, IV, βJ — Blocktaste 7—8 bedient. $J\alpha$, III, l_6 K. I, Endfeld 1, l_5 , Z.-G., Blockfeld 7, I, II, IV, Einfahrtsfeld 8, Ausfahrtsfeld 9, βJ .

Knie. Blocktaste 1-2 bedient $J\alpha$, III, l_6 , Z.-G. I, Blockfeld 7, l_5 , K. Endfeld 1, I, II, Einfahrtsfeld 2, Ausfahrtsfeld 4, IV, βJ — Blocktaste 4 bedient. $J\alpha$, V, IV, Ausfahrtsfeld 4, Einfahrtsfeld 2, II, βJ .

¹⁾ Vorzügliche Abbildungen der Sperrfelder und der Druckknopfsperrre finden sich bei Scholkmann, S. 1420 ff.; ebenso ist die Darstellung von Kohlfürst zu empfehlen. (Die selbstdägige Zugdeckung. Stuttgart 1903' S. 134 ff.)

2) In Abb. 1 sind der Uebersichtlichkeit halber die Sperrmagneten an der *Riegelstange* statt an der Druckstange angebracht.

3) Die Fenster des Blockschranks entsprechen jeweilen den ihnen zugehörenden Elektromagneten.

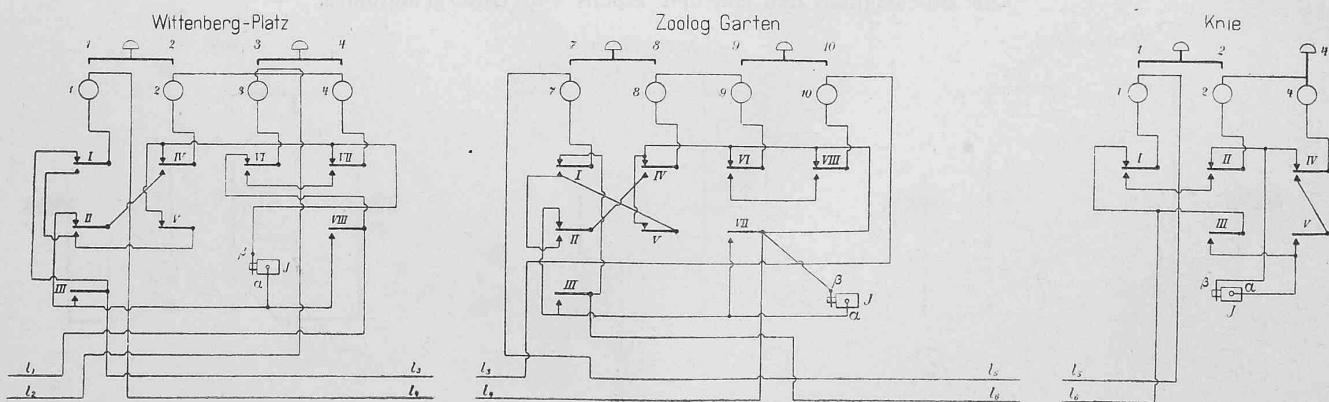


Abb. 3 a, b und c. Schematische Darstellung der Stromläufe in den drei Stationen.