

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 53/54 (1909)  
**Heft:** 11

## Wettbewerbe

### 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](#)

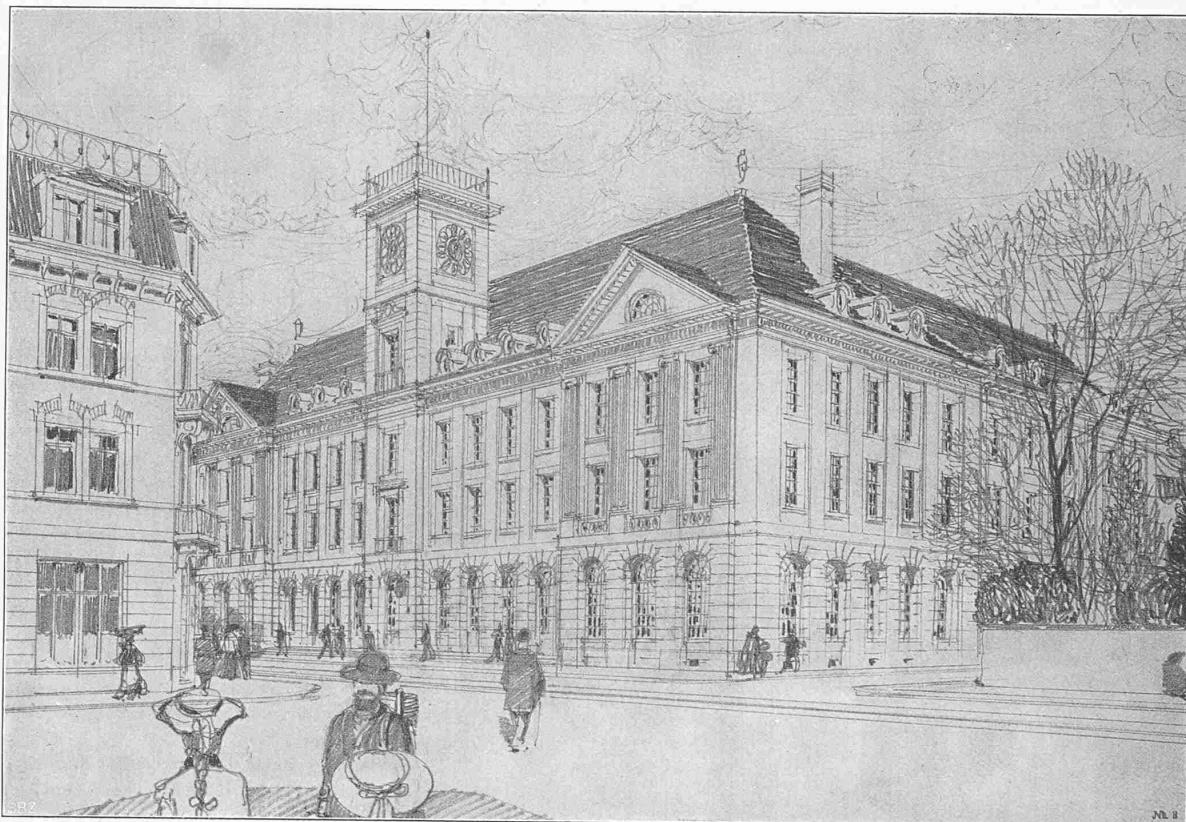
**Download PDF:** 24.01.2026

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

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». Telephonbetrieb in New-Yorker Wolkenkratzern. Internationale Industrie- und Ge-

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

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



Perspektive Ansicht vom Bahnhofplatze aus. Variante.

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

### I.

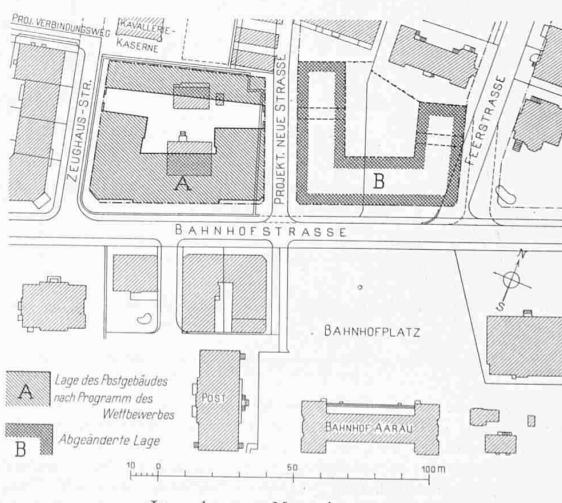
Unter Hinweis auf das bereits auf Seite 42 dieses Bandes mitgeteilte Ergebnis der Beurteilung der eingelaufenen Entwürfe durch das Preisgericht, veröffentlichen wir auf dieser und den folgenden Seiten dessen Gutachten und bringen zugleich die hauptsächlichsten Pläne der drei ersträumten Entwürfe zur Darstellung. Es sind das: das Projekt mit dem Motto „Beim Feerhause“ der Architekten Bracher & Widmer und M. Daxelhoffer 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 weitern 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 Schlussatze des preisgerichtlichen Gutachtens hingewiesen wird, direkt dem Aufnahmegerätegebäude 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 ließen 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.



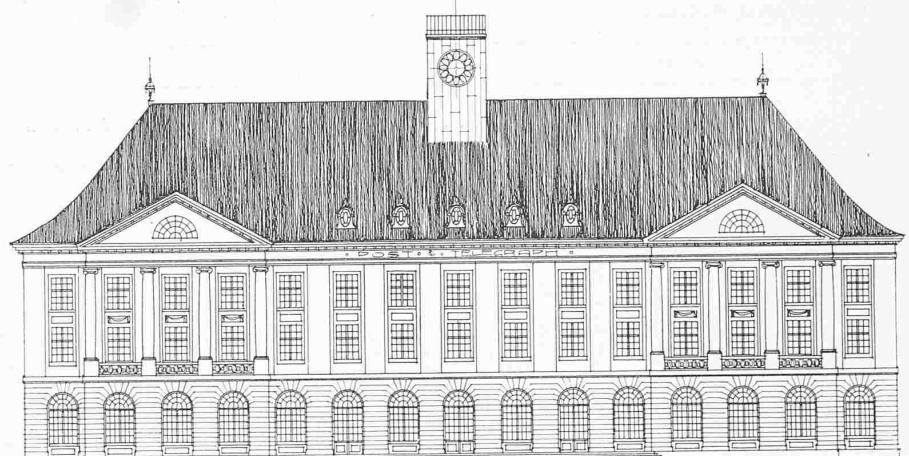
In Anbetracht der ausserordentlichen Beteiligung wurde durch Beschluss des Bundesrates das Preisgericht durch ein weiteres Mitglied in der Person des Architekten E. Heman, Basel, verstärkt und an Stelle des durch Krankheit verhinderten Professors Recordon Herr Architekt E. Fatio aus Genf ernannt. Dieses Preisgericht trat am 11. Januar vormittags 10½ 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 Feerhaus», 4 «Neustadt», 5 «Theorie und Praxis», 6 «Sturm-feder», 7 «Klar und wahr», 8 «Am Aare-strand», 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 Aargau 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-

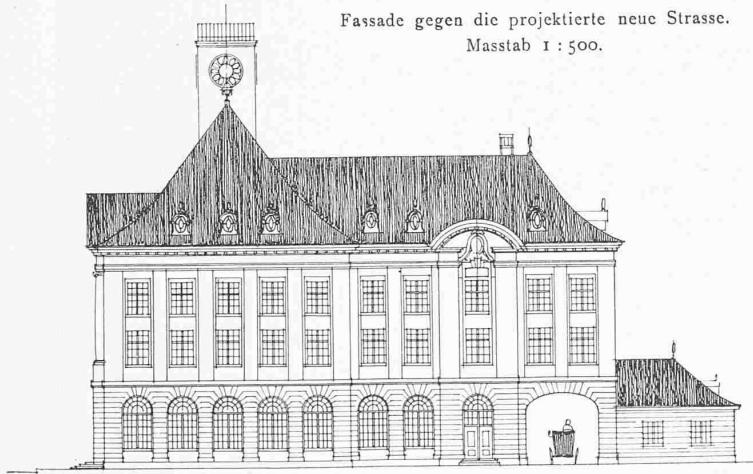
II. Preis. Motto: «Beim Feerhause». Verfasser: Bracher & Widmer und M. Daxelhoffer Architekten in Bern.

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»,

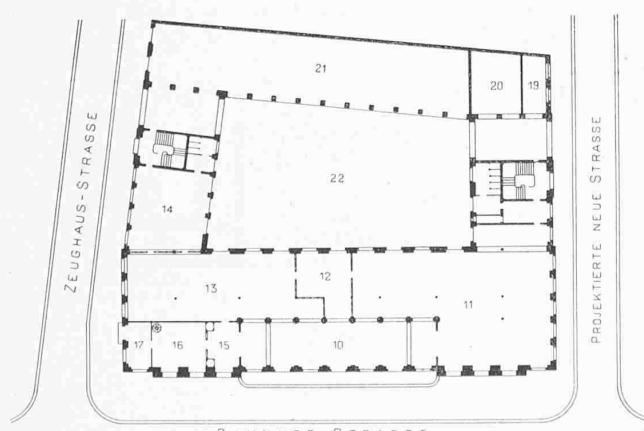
54 «Erna», 55 «Postbox», 56 «Veni, vidi, vici», 57 «Franko», 58 «Zschokke», 59 «In Verkürzung geschen», 60 «Weihnachtstraum», 61 «Aaraus», 62 «Sowohl als auch», 63 «Hofanlage», 64 «Morse», 65 «M C M VIII», 67 «Mes Raisons», 68 «Aarc» [a], 69 «Aarestrand», 70 «Freiheit», 71 «Christrose», 72 «Alpenzeiger», 73 «A dèr 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 «Säulenhaus», 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 Grundrisse 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 Paketrägerabteilung, 12. Mandatbureau, 13. Briefpostbureau mit Nachtdienstraum, 14. Briefträgerbureau, 15. Telegrammaufgaberaum, 16. Telegrammkontrolle, 17. Ausläuferzimmer, 18. Ausläufer- und Nachtdienstlokal, 19. Aufenthaltsraum für Postbedienstete, 20. Telephonremise, 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 Kreispostkontrolleurs, 29. Kreispostkasse, 30. Vorzimmer zu Wertzeichenbureau und Kreispostkasse, 31. Wertzeichenbureau, 32. Aufenthaltslokal für Bahnpersonal, 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.

## Wettbewerb für ein neues Post- und Telegraphengebäude in Aarau.

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



Perspektivische Ansicht vom Bahnhofplatz aus.

Nr. 1, 2, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 26, 30, 32, 33, 34, 35, 37, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 48, 49, 52, 53, 54, 56, 57, 59, 60, 61, 64, 65, 67, 69, 70, 73, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 93, 94.

Im zweiten Rundgang:

Nr. 12, 15, 24, 27, 40, 47, 50, 51, 55, 58, 62, 63, 68, 71, 72, 74. Es blieben demnach in der engern Wahl die Projekte Nr. 3, 4, 28, 29, 38, 39, 92, 95.

Nr. 3. Der Grundriss weist gegenüber der schematischen Programmbeilage Vorzüge auf. Der benützbare Raum des Posthofes ist grösser. Durch die veränderte Anordnung der Seitenflügel sind unbeleuchtete Räume vermieden. Es darf als Vorzug betrachtet werden, dass der Haupttrakt gegen die Zeughausstrasse winkelrecht abgeschlossen ist, ebenso, dass die abgeschrägten Ecken an beiden Seitenstrassen nicht eingehalten wurden.

Ausserlich ist die Gliederung der Fassaden im Hauptprojekt gut und entspricht der Situation des Bauplatzes, ebenso passt sich die architektonische Formgebung den örtlichen Verhältnissen an. Die äusserste Travée neben den Giebelvorbauten wirkt ungünstig und es sollten diese, so wie in der Variante, nach der Ecke verschoben werden, wodurch die Eckpfeiler verstärkt würden. Die Treppenanlagen sollten mit den Fassaden besser in Einklang gebracht werden. Die Gliederung der Fassaden müsste auch im Grundriss zum Ausdruck kommen.

Nr. 4. Grundriss normal, jedoch in Bezug auf Korridorbeleuchtung verschlechtert. Die ungleiche Tiefe der Remise ist unzweckmässig. Die Architektur ist in der Anordnung gut, im Detail jedoch reizlos. Die Tendenz, den Flügel gegen den Bahnhofplatz architektonisch auszubilden, ist lobenswert. Die Fassadengestaltung entspricht einigermassen dem Grundriss.

Nr. 28. Grundriss normal, ohne Verbesserungen. — Die Architektur ist gut studiert, weniger monumental als bei andern Projekten, jedoch gut disponiert für die Verhältnisse des Bauplatzes und weist gute Lösungen für die Ecken auf, soweit dies bei Beibehaltung der Schrägen erreichbar ist.

Nr. 29. Grundriss normal, ohne Verbesserungen. Sorgfältig durchstudiertes Projekt, jedoch in der Mittelpartie der Hauptfassade unbefriedigend.

Nr. 38. Grundriss ähnlich wie Nr. 3, dagegen ist der Abschluss gegen die Zeughausstrasse unbefriedigend. Die Architektur ist einfach und gut. Die allgemeine Gliederung dürfte, in Rücksicht auf die Dimensionen des Gebäudes, etwas kräftiger sein, wodurch eine gewisse Monotonie vermieden würde. Eckpfeiler der Hauptfassade zu schwach.

Nr. 39. Grundriss normal. Im II. Stock ist die Mittelpartie aus ästhetischen Gründen zurückgeschoben. Architektur in der Gliederung und in den Proportionen gut abgewogen. Die Fensterflächen zu knapp bemessen. Die Ecklösungen verfehlt.

Nr. 92. Der Grundriss weisst die gleichen Vorzüge und Mängel auf wie der des Projektes 3. Die Architektur ist grosszügig, würde aber auf freiem Platz besser wirken als in einer Strasse. Eckpfeiler zu schwach.

Nr. 95. Grundriss normal, jedoch ist die Hauswartwohnung unnötigerweise auf einen Remisenflügel verlegt. Hauptfassadengliederung ansprechend, Seitenfassade verfehlt. Ecklösungen ungünstig.

\* \* \*

In Berücksichtigung, dass kein Projekt vorlag, das zur Ausführung ohne weiteres empfohlen werden kann, wurde von der Erteilung eines I. Preises abgesehen. Von den acht Projekten der engeren Wahl wurden nachstehenden sechs Projekten folgende Preise zugesprochen:

Ein II. Preis ex aequo dem Projekt Nr. 3	Fr. 2500
» II. » » » » » 92 » 2500	
» III. » » » » » 28 » 2000	
» IV. » » » » » 4 » 1000	
» V. » » » » » 39 » 1000	
» IV. » » » » » 38 » 1000	

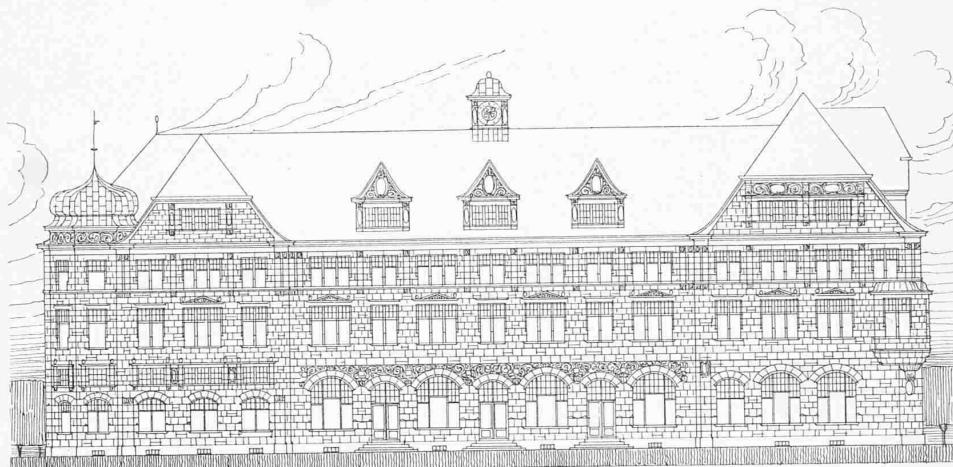
Das Preisgericht hatte bei der Prüfung den Eindruck erhalten, dass drei Projekte von ein und demselben Verfasser sein könnten und daher für diesen Fall eine eventuelle Verteilung der Preise gemäss den Grundsätzen des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins vom November 1908 vorgenommen und zwar wie folgt:

II. Preis Projekt Nr. 3	Fr. 3000
III. » » » 28 » 2000	
IV. » » » 4 » 1500	
IV. » » » 39 » 1500	
V. » » » 95 » 1000	
V. » » » 29 » 1000	

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. — Maßstab 1:500.

- II. Preis Projekt Nr. 3, Verfasser: HH. Bracher & Widmer und M. Daxelhoffer 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 & Klauser in Bern.  
 V. » » » Projekt Nr. 95, Verfasser: Hr. Ernst Stöcklin von Ettingen, 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.

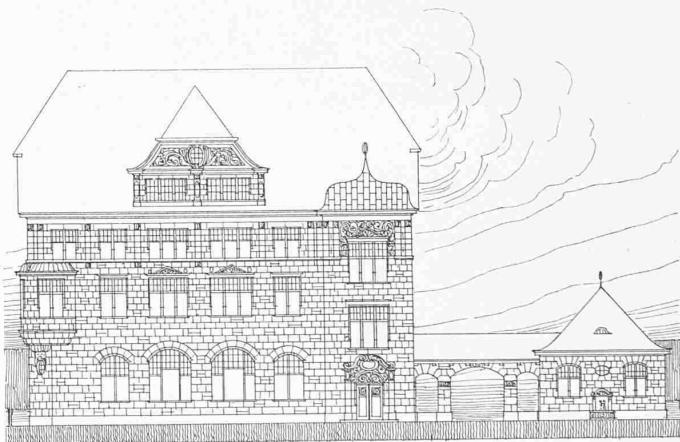
E. Vischer. E. Baumgart, Arch.  
 Edmond Fatio. Flükiger.  
 E. Heman, Arch. B. S. A. A. Stäger.

### 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

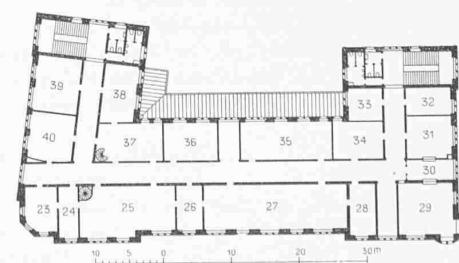
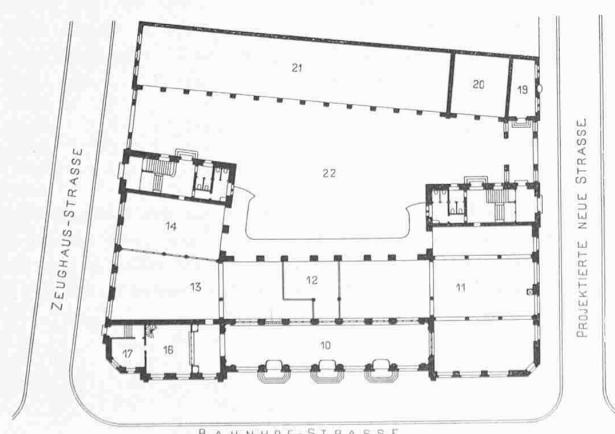
kurzen Erinnerung daran, dass bei Durchführung des in Rede stehenden lediglich für eingeleisige Bahnen bestimmten Zugsicherungssystems für jede einzelne zwischen zwei benachbarten Kreuzungsstationen liegende Strecke ein von den Zügen mitzuführender Stab von besonderer nicht zu



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 Besitz er sich befindet, die Fahrerlaubnis erteilt, während für jeden andern Zug, der sich nicht im Besitz des Stabes befindet, und der denselben natürlich überhaupt nie besitzen kann, dieses Nicht-

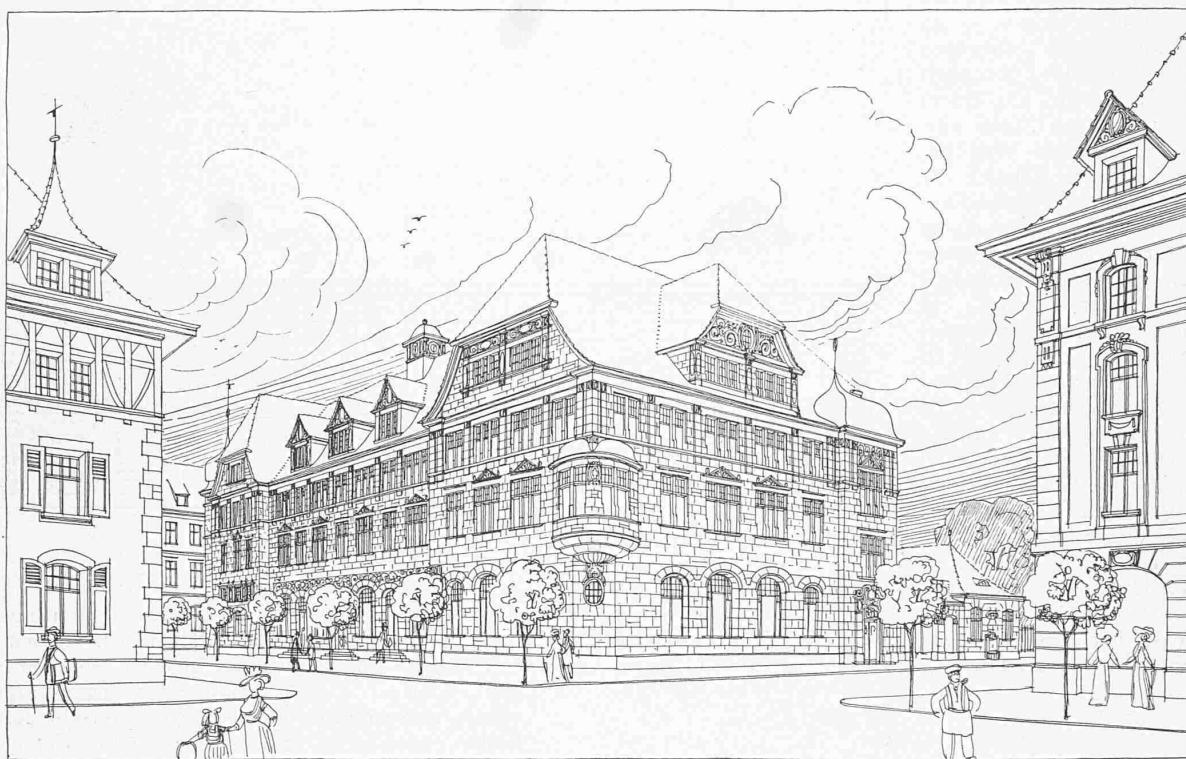
Legende: Siehe Legende auf Seite 134.



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

## Wettbewerb für ein neues Post- und Telegraphengebäude in Aarau.

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



Perspektivische Ansicht vom Bahnhofplatz aus.

vorhandensein des Stabes rücksichtlich 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 vermittelst 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 vollkommenen 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 Siemens'schen Blockfeldern, dem sogenannten „Freigebefeld“ FF und „Sperrfeld“ SF nebст 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 a e w zur Aufnahme der im allgemeinen mit 12 Stück für jede Strecke — d. i. für die beiden Abschlussstationen derselben zusammen genommen — bemessenen Zugstäbe s, welche sich ausschliesslich nur am oberen Ende des langen, lotrechten Schlitzschenkels in den Kasten bringen lassen, indem sie daselbst in die erweiterte Eintrittsöffnung 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 im Innern des Behälters angebrachtes, später noch ausführlich zu betrachtendes Sperrad verhindert. Um ferner zu verhüten, dass

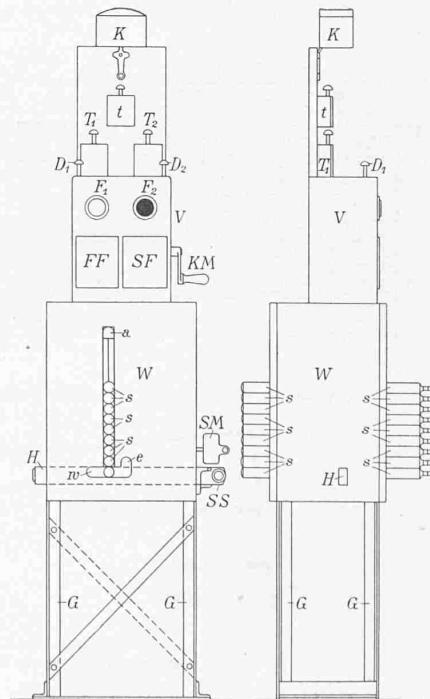
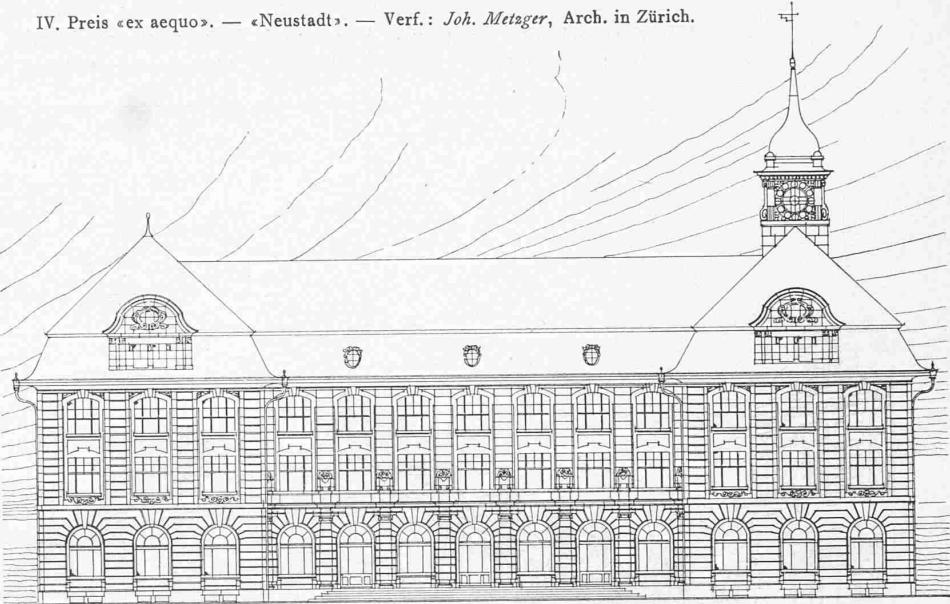


Abb. 1 u. 2. Ansicht eines Postens. — 1:15.

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 Weissbuchensholz bestehenden, mit einem  $2\text{ mm}$  starken Stahlrohr überzogenen,  $478\text{ mm}$  langen,  $26\text{ mm}$  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 Führerstandes 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 Führungsnoten, 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.

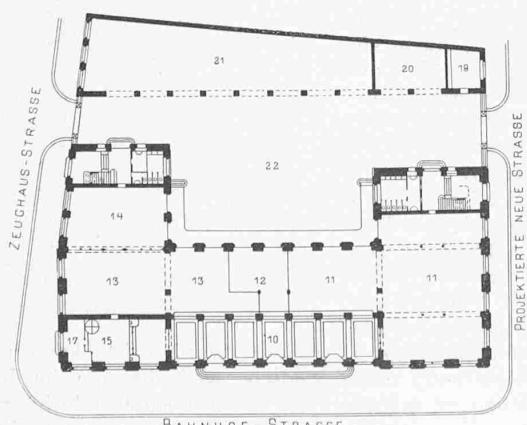
der Vorder- und der Hinterwand des Behälters in allen Stabwerken übereinstimmend angebrachten Führungsschienen passen und daher bei allen Stäben sich an denselben Stellen befinden. Dagegen weisen die vier zwischen liegenden Nuten  $i_1$ ,  $i_2$  und  $i_3$  ungleiche gegenseitige Abstände auf, wodurch 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  $5\text{ cm}$  aus dem Kasten herausziehen, wobei von  $H$  der im lotrechten Schlitz zu unterst liegende Stab in den wagrechten Schlitzschenkel bis zur erweiterten Öffnung  $e$  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.

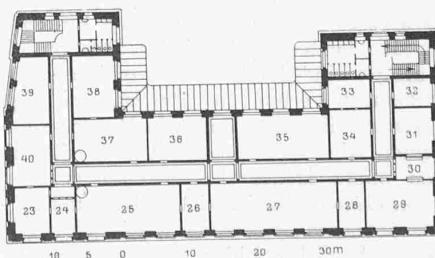
Die im Kasten  $V$ , Abbildung 1 und 2 eingebauten zwei Siemenschen Blockapparate (Blockfelder), deren allgemeine



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



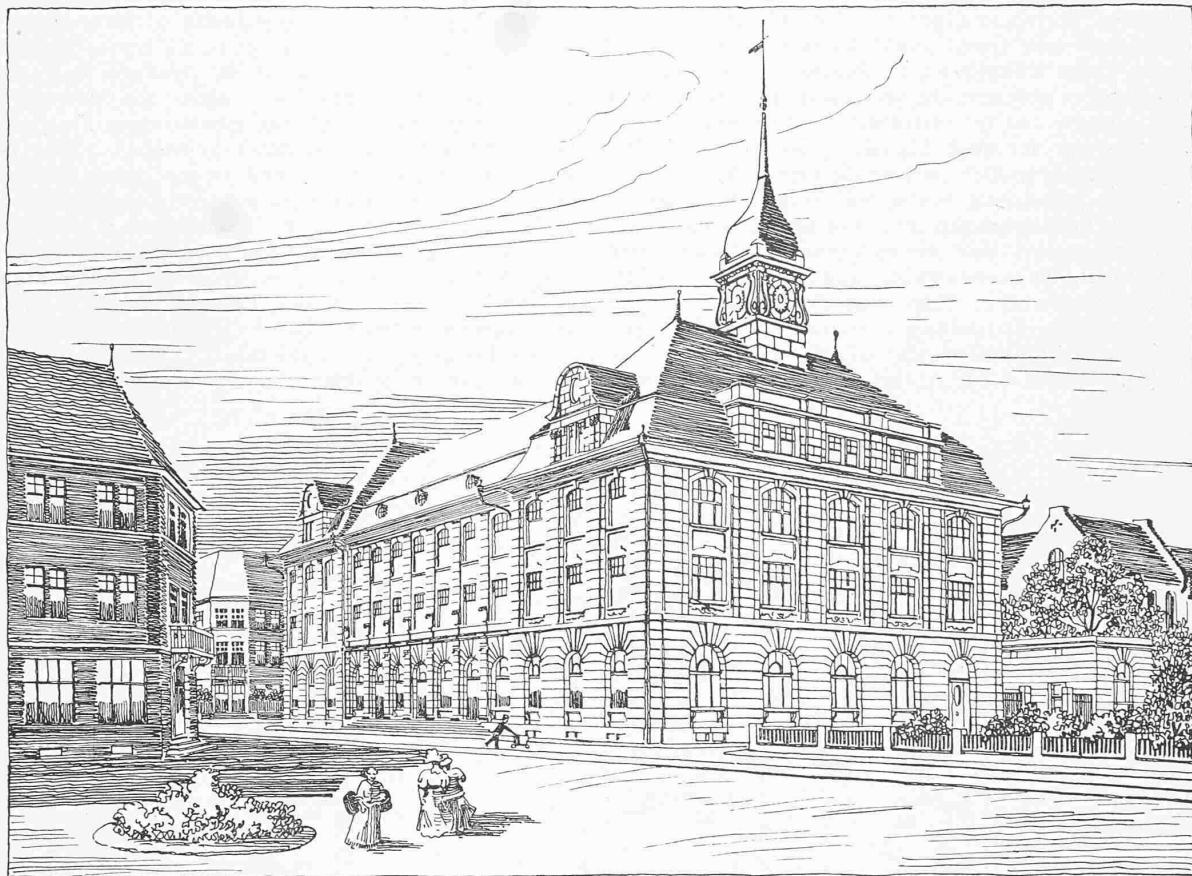
Grundrisse vom Erdgeschoss und I. Stock. — Masstab 1 : 1000.



Legende:  
Siehe  
Seite 134.

## 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 Druckknopftaste  $D_1$  bzw.  $D_4$  nach abwärts bewegen lässt; sie sind dagegen geblockt, wenn die Druckknopftaste 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  $H$  so lange unverrückbar festhält, als es nicht durch die richtige Anzahl von Wechselströmen, welche von der Nachbarstation einlaufen müssen, entblockt (weiss) wird.

Abb. 3. Formen der Zugstäbe.

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  $D_2$  niedergedrückt und gleichzeitig Wechselströme in

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

Das zweite Feld im Blockwerk wird deshalb Freigebefeld genannt, weil es den Zweck hat, die Entblockung des Sperrfeldes der Nachbarstation zu vermitteln. Die Wechselströme, welche entsendet werden, während die Druckknopftaste  $D_1$  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 Voraussetzung 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 Klingeleinrichtung vorgesehen, welche eine gegenseitige Verständigung der beiden Stationen ermöglicht. Wird der Klingeltaster  $t$  (Abbildung 1 und 2) niedergedrückt und gleich-

