

Einrichtungen zur Verschärfung der Streckensignale

Autor(en): **Kohlfürst, L.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **57/58 (1911)**

Heft 25

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-82707>

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.

Von dieser Erwägung ausgehend wurde es daher vorgezogen, alle Bedienungsapparate *nur einfach*, aber derart anzuordnen, dass sie auch bei Rückwärtsfahrt bequem gehandhabt werden können, ohne dass der Führer bei Ueberwachung der Strecke gehindert wird. Die Streckenübersicht ist übrigens bei Rückwärtsfahrt viel besser, da sie nicht durch Kessel, Dom, Kamin usw. beeinträchtigt ist, wie dies bei Vorwärtsfahrt der Fall ist. Für die Signalbeobachtung ist dies ein ganz wesentlicher Vorteil des Rückwärtsfahrens.

Heissdampf-Tenderlokomotive E^{b 3/5} der S. B. B.

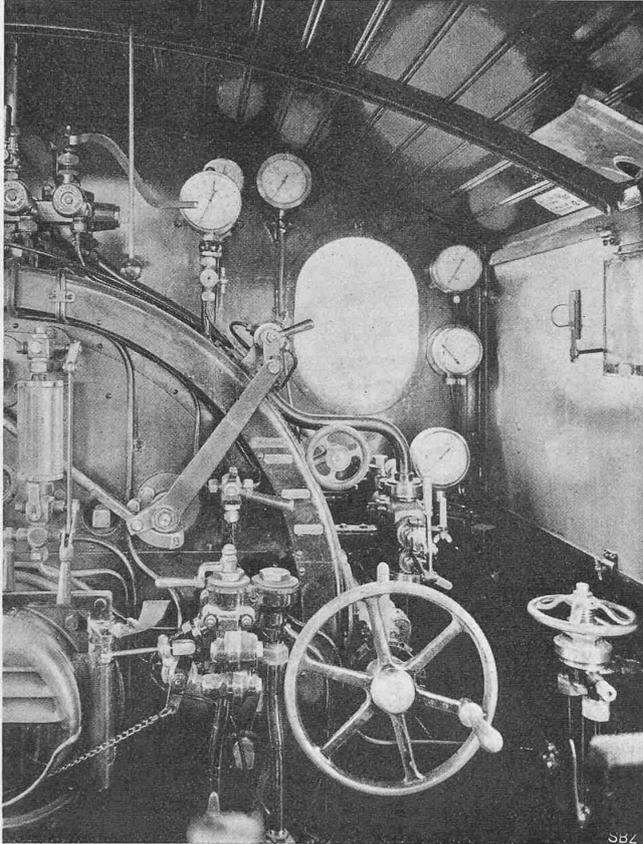


Abb. 3. Blick in den Führerstand der Maschine.

Unsere vorstehende Abbildung 3 zeigt die Anordnung, die sich dadurch auszeichnet, dass alles möglichst nahe bei einander ist. Regulator und Luftsander sind nicht mehr wie bei B^{3/4} seitlich des Kessels¹⁾, sondern an dessen Rückwand verlegt. Unter dem Luftsander, also links des Steuerrades, findet sich das Führerbremventil der automatischen Bremse, das wie der Regulator bei Vorwärtsfahrt mit der linken, bei Rückwärtsfahrt mit der rechten Hand bedient wird; rechts des Steuerrades ist das Handrad der Regulierbremse. Den Geschwindigkeitsmesser sieht der Führer bei Rückwärtsfahrt in einem an der hintern Führerstandswand (Kleiderkasten) angebrachten grossen Spiegel, sodass er sich nur zur Bedienung der Steuerung umzudrehen braucht, die bei Leerlauf nicht ausgelegt werden muss. Die Bremsmanometer sind doppelt angeordnet: in der Ecke der Vorderwand und an der Rückwand unterhalb des Spiegels. Rechts neben der Feuertüre ist der Drehschieber zum Rauchverbrenner montiert, der beim Oeffnen der Feuertüre zwangsläufig geöffnet und von Hand geschlossen wird. Damit bei Rückwärtsfahrt kein Blenden stattfindet durch Spiegelung des Feuers in den Fenstern der Führerhaus-Rückwand bei geöffnetem Luftschieber zu der Feuertüre, ist letztere mit einer Schutzblende versehen. Wie die normale B^{3/4}

¹⁾ Vergleiche Tafel III in Band L.

Lokomotive ist auch die neue Maschine E^{b 3/5} für Leerlauf mit einer Umströmvorrichtung versehen, deren Druckluftsteuerungs-Drehschieber direkt über dem Handgriff des geschlossenen Regulatorhebels liegt. Abbildung 3 zeigt diesen Schieber in offener Stellung, also für Leerlauf; wird der Regulator geöffnet, so schliesst er durch einen Mitnehmer automatisch den Steuerungs-Drehschieber und damit die Umströmhähne. Das Oeffnen der Umströmvorrichtung erfolgt durch Betätigung des Drehschiebers von Hand. Für die später lieferbaren Lokomotiven werden statt der Umströmhähne ganz automatisch wirkende Umströmventile an den Zylindern angebracht. Das kleine Handrad über dem Steuerrad dient zur Betätigung der Luftpumpe, deren Gang durch den Druckregler automatisch reguliert wird; links über dem ovalen Fenster sind Fernpyrometer und Manometer für Dampf im Schieberkasten, davor das Kesseldruckmanometer. Ueber die weitere konstruktive Ausbildung sei auf die Beschreibung der normalen B^{3/4} Heissdampf-Lokomotive verwiesen, mit der, wie bereits bemerkt, diese Maschine im übrigen übereinstimmt. Sie wird wie jene gebaut von der *Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur*; z. Zt. sind acht Stück abgeliefert und auf dem Netz der Kreise III und IV der S. B. B. in Dienst gestellt worden, wo sie zur Zufriedenheit arbeiten. Weitere 12 Lokomotiven gleicher Bauart gelangen demnächst zur Ablieferung.

Hauptdaten der E^{b 3/5}-Tenderlokomotive der S. B. B.

Zylinderdurchmesser	mm	520
Kolbenhub	mm	600
Triebzylinderdurchmesser	mm	1520
Laufzylinderdurchmesser	mm	850
Heizfläche: Feuerbüchse	m ²	11,4
Siede- und Rauchröhren	m ²	108,8
Ueberhitzerröhren	m ²	33,1
Total	m ²	153,3
Rostfläche	m ²	2,3
Arbeitsdruck	at	12
Leergewicht	t	58,5
Dienstgewicht	t	74,9
Reibungsgewicht	t	48,4
Wasservorrat	m ³	7,7
Kohlenvorrat	t	2,5
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	km/Std.	75

Einrichtungen zur Verschärfung der Streckensignale.

Von L. Kohlfürst.

Ueberall liegt zur Zeit eine der Hauptbestrebungen der Eisenbahn-Signaltechniker und Betriebsleute in Weiterungen zu den bisherigen, lediglich aufs Auge wirkenden Streckensignalen, durch welche die richtige und rechtzeitige Wahrnehmung und Befolgung der letztern gewährleistet, somit insbesondere das Ueberfahren von Haltsignalen verhütet werden soll. Die Umstände, welche diese Strömung hervorgerufen haben und dieselbe mit Rücksicht auf die immer sich steigenden Anforderungen an die Eisenbahnen in gleichem Masse berechtigter oder dringender erscheinen lässt, sind an dieser Stelle¹⁾ bereits im verflossenen Jahre zu beleuchten versucht worden; in Nachfolgendem soll nun ein Teil der jüngern einschlägigen Ergebnisse in Betracht gezogen, sowie die Anordnung einiger der Vorrichtungen näher besprochen werden, welche hierbei in den Vordergrund getreten sind.

In den *Vereinigten Staaten* hat der Kongress das Bundesverkehrsamt im Jahre 1906 angewiesen, über den Stand der Blocksignalvorrichtungen und Zugsicherungen der nordamerikanischen Eisenbahnen alljährlich zu berichten und nächsten Jahres — eben zufolge dieses Berichtes — eine eigene Abtheilung ins Leben gerufen, welche alle

¹⁾ Vergl. *Schweiz. Bauzeitung* vom 10. Dez. 1910, Bd. LVI, S. 324.

zur Erhöhung der Sicherheit des Zugverkehrs bestehenden oder neu einzuführenden Einrichtungen erproben und betreffs Verwendbarkeit und Zweckdienlichkeit beurteilen soll. Diese Geschäftsstelle des Bundesverkehrsamtes, genannt *Block Signal and Train Control Board*, ist ermächtigt, zu ihren Arbeiten Sachverständige heranzuziehen und in ihrem Jahresbericht von 1910 hat dieselbe u. a. die Bedingungen zusammengefasst, welche für die zur Verschärfung der Streckensignale bestimmten Vorrichtungen zu stellen seien, wobei im vorhinein nur solche Anordnungen in Betracht gezogen werden, bei welchen auf selbsttätigem Wege die Zugbremsung erfolgt, wenn der Führer ein Haltsignal unbeachtet lässt. Diese Bedingungen lauten:

Die Vorrichtung muss:

- a) bei Störungen und Fehlerhaftigkeit diesen Umstand selbsttätig anzeigen und die Gefahrlage einnehmen;
 - b) auf Bahnhöfen, Brücken, Tunneln sich anbringen lassen wie auf freier Strecke, ebensowohl für Dampfbahnen als für elektrisch betriebene Bahnen anwendbar sein und das Begehen der Strecke in keiner Weise gefährden;
 - c) der Form und den Abmessungen der Fahrzeuge so angepasst sein, dass gegenseitige Beschädigungen ausgeschlossen sind;
 - d) sich gegen Temperaturwechsel und Witterungseinflüsse unempfindlich erweisen;
 - e) sich allen Blocksignalsystemen angliedern lassen;
 - f) nach jeder von ihr bewirkten Bremsenauslösung die Bremse erst wieder freigeben, nachdem der Zug stehen geblieben ist.
- Ferner soll die Vorrichtung
- g) nicht ansprechen, wenn der Zug nur langsam fährt, bzw. bereits im Anhalten begriffen ist, und
 - h) nicht nur bei der Haltlage des Streckensignals wirksam werden, sondern auch die Freilage desselben auf der Lokomotive durch ein Sondersignal anzeigen.

Trotz der wenigen Jahre des Bestehens des Prüfungsamtes sind demselben bereits 149 der in Betracht kommenden Vorrichtungen zur Beurteilung vorgelegen; davon wurden jedoch im vorhinein 143 als nicht prüfungswert ausgeschieden, zwei praktisch ausgeprobt und für vier andere die Versuche eingeleitet.

Ausserhalb dieses Rahmens liegend machte auch die *Erie-Bahn* auf ihrer Strecke *Newark-Nutly* Proben mit einer elektrisch-selbsttätigen Zugsicherungseinrichtung, welche auf den von *Manuel Fernando de Castro* schon im Jahre 1853 erfundenen Grundsatz der sich übergreifenden dritten Schiene aufbaut. Nach der in *Mail and Express* darüber erschienenen Schilderung stimmt diese Anordnung mit der *Perlsschen* Vorrichtung¹⁾, mit welcher 1893 auf der Kgl. Preussischen Militärbahnstrecke *Malchow-Marienfelde* Versuche vorgenommen wurden, ganz überein. Anscheinend ist das *Perlssche* System lediglich durch einen Elektromagneten erweitert, der auf der Lokomotive die Pressluftbremse auszulösen hat, sobald sich zwei Züge einander zu sehr nähern; Streckensignale bleiben dabei völlig ausser Betracht. Diese Versuche fanden im November 1909 statt und sind vor einer grossen Anzahl von Fachmännern mit grossem äusserem Erfolg durchgeführt worden, haben jedoch trotzdem keine weitem praktischen Ergebnisse gezeitigt, was allerdings nicht anders zu erwarten stand.

Von den beiden Einrichtungen, welche durch das *Blocksignal and Train Control Board* selber erprobt und beurteilt worden sind, ist eines von *Harrington*, das andere von *Rowell-Potter* angegeben. Bei ersterer erfolgt beim Ueberfahren des Haltsignals eine mechanische Auslösung der Zugbremse durch ein auf einer Kette hängendes, von einem Gummiring eingefasstes Gewicht, das ein mit dem Streckensignal zwangsläufig verbundener Ausleger bei der Freilage hebt und bei der Haltlage senkt. Letzternfalls prallt ein auf dem Lokomotivdach angebrachter Gelenkhebel bei der Vorbeifahrt an das Gewicht, wodurch er eingeknickt

und die Lokomotivpfeife und Zugbremse ausgelöst werden, eine Anordnung, der dieselbe Idee zu Grunde liegt, wie der schon mehr als zwanzig Jahre alten, in Deutschland und Oesterreich versuchten von *Sponar-Blinsdorfschen* Zugsicherung¹⁾. Bei 269 Erprobungen kamen 9 Versagen vor, die sämtlich durch ungenaue Aufhängung des Auslösegewichtes verursacht waren und nicht der Bauart zur Last fallen. Es gereicht der *Harringtonschen* Einrichtung zum Vorteil, dass sie weniger den Schwierigkeiten durch Vereisung ausgesetzt ist als die denselben Zwecken dienenden, mit Anlaufschienen, Druckhebeln, Radtastern oder dergl. arbeitenden Sicherungen; auch entspricht sie, als bisher einzige Anordnung dieser Art, der oben im Punkt g angeführten, echt amerikanischen Sonderbedingung. Der Zusammenprall zwischen Hängegewicht und Knickhebel wirkt nämlich erst bei einer Zuggeschwindigkeit von mindestens 10 km/std kräftig genug, um auf dem Lokomotivdach das Einknicken des Bremsen-Auslöshebels herbeizuführen.

Die *Rowell-Pottersche* Vorrichtung besteht aus zwei, neben dem Fahrgeleise zunächst des Streckensignals eingebauten, mit diesem bewegten Druckschienen, welche bei Haltlage des Signals etwas gehoben und von sämtlichen Rädern eines vorbeifahrenden Zuges niedergedrückt werden. Hierdurch erfolgt die Tätigmachung eines unter dem Tendergestell angebrachten Bremsleitungs-Ventils. Eine nähere Schilderung gibt das offizielle Urteil leider nicht, bezeichnet aber das System, welches bei den auf der *Chicago-Burlington and Quincy-Eisenbahn* stattgefundenen Versuchen auch des Winters über keine Anstände ergeben hat, als wohl durchdacht, wenn auch noch als verbesserungsfähig.

Nicht weniger eifrig wird die Frage der Zugsicherung durch Vorrichtungen zur Verschärfung der Streckensignale seit Jahren in *Deutschland* verfolgt, wenn auch die hier herrschenden Anschauungen über die anzustrebende Endwirkung der betreffenden Einrichtungen sich mit jenen, welche in Amerika darüber gehegt werden, nicht vollständig decken. Diese Abweichung kennzeichnet beispielsweise die Beantwortung einer am 7. April 1910 im preussischen Abgeordnetenhaus gestellte Interpellation. Bei dieser Gelegenheit erläuterte Staatsminister von Breitenbach, dass die bis dahin vorgenommenen Versuche noch zu keinem Abschluss gelangt seien, weil die erzielten Ergebnisse keineswegs vollkommen befriedigen; er bemerkt ferner: „Die automatische Bremsung des Zuges, um ihn vor dem Einlaufen in die Gefahrstrecke zu bewahren, lehnen wir zur Zeit ab und mit uns wohl alle mitteleuropäischen Verwaltungen, soweit sie dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehören So wie die Sache heute liegt, würden wir in einer solchen automatischen Bremsung nur eine weitere Gefahr erblicken können. Wenn es gelingt, auf diesem Wege etwas zu erreichen, so wird es nach dem heutigen Stand der Technik voraussichtlich nur möglich sein, dem Führer eine weitere Hilfe zu geben und zwar in der Weise, dass er sich nicht allein auf das optische Signal zu verlassen hat, sondern dass noch ein akustisches Signal hinzutritt, welches auf der Maschine ertönt und unabhängig von seiner Einwirkung in Gang gesetzt werden kann.“

Auch in Preussen war dem Ministerium und ist später dem Eisenbahn-Zentralamt ein besonderer Sicherheitsausschuss beigegeben worden, dessen wesentliche Aufgabe in der Prüfung jener Erfindungen besteht, die für Sicherheitszwecke angeboten werden und es sind beispielsweise für einschlägige Versuche 1908 allein mehr als 300 000 Mark aufgewendet worden. Man hat übrigens nicht nur vollständig durchgebildete Apparatsysteme, sondern auch mannigfache andere Anordnungen erprobt, welche — wie etwa die nächst den Streckensignalen aufgestellten Schallwände, oder die Beiordnung eines besonderen Signalpiloten auf der Lokomotive, oder die Aufstellung von Registrierern, die in den Stationen selbsttätig bleibende Vormerkungen darüber niederschreiben, ob und wie lange Züge vor dem Einfahrtsignal

¹⁾ Vergl. *Glaser's Annalen*, 1894, Heft I, Seite 7; *Elektrotechnische Zeitschrift* (Berlin) 1894, Seite 204.

¹⁾ Vergleiche *Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens* 1891, Seite 257 und 1892, Seite 120.

halten mussten, ob das Haltsignal überfahren worden ist usw. — gleichwie viele andere derartige Anordnungen nur als Nebenbehelfe oder als Prohibitivmittel gelten können. Alle diese Vorkehrungen palliativen Charakters haben — namentlich was den „*dritten Mann auf der Lokomotive*“ anbelangt — nur geringe Erfolge gezeitigt mit Ausnahme der automatischen Signalregistrierer, denen ein wertvoller erzieherischer Einfluss auf die Lokomotivführer und Fahr-dienstleiter zuerkannt wird.

In den Direktionsbezirken Hannover und Breslau der Kgl. Preussischen Staatsbahnen wurden vor zwei Jahren u. a. mit einem mechanischen Signalmelder von *Siemens & Halske* Versuche angestellt, welcher Apparat, je nachdem man die Auslösevorrichtung der Strecke sich mit dem Vorsignal mitbewegen liess oder einfach standfest anordnete, die Haltlage des Hauptsignals, bzw. bloss die Annäherung an jedes Vorsignal durch die Tätigmachung der Lokomotiv-pfeife anzeigte. Diese Einrichtung besteht der Hauptsache nach aus einem Gasrohr, das in senkrechter Lage am Führerstand angebracht ist und mit seinem untern offenen Ende bis auf etwa 300 mm über Schienenoberkante nach abwärts reicht. Etwa 190 mm tiefer liegt der Rohröffnung gegenüber ein Schälchen, das von einem an der Lokomotive befestigten Bügel gehalten wird. Das Gasrohr ist mit einer Anzahl etwa 200 mm langen hölzernen Rundstäben beschiikt, die aufeinander stehend eine in der Längsrichtung leicht verschiebbare Säule bilden. Der unterste der Holzstäbe

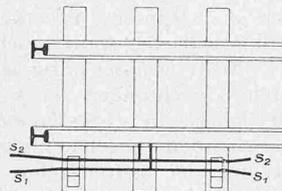


Abbildung 2.

stützt sich auf das vorerwähnte Schälchen, während er etwa 190 mm ohne Hülle ist und nur ein kurzes Stück seines obern Teiles noch im Gasrohr steckt. Am obern Ende des letztern befindet sich ein Verschlussstück, das einerseits durch ein Drahtseil zur Lokomotiv-pfeife verbunden ist, anderseits durch eine kräftige Spiralfeder nach abwärts gezogen wird, diesem Zuge jedoch nicht folgen kann, weil der oberste Holzstab, bzw. die Stabsäule im Gasrohr den Weg verstellt.

An den Signalstellen auf der Strecke besteht das Auslösemittel lediglich aus einem neben dem Geleise, senkrecht zu demselben — je nach dem geforderten Signalbetrieb, beweglich oder standfest — etwa 205 mm über Schienenoberkante eingebauten Eisenriegel, der bei der Vorbeifahrt des Zuges von dem untersten Holzstab der Lokomotive getroffen wird, diesen sonach bricht und weg-schleudert. Die ganze Stabsäule gleitet infolgedessen um eine Stablänge niederwärts; das hierdurch seiner Stütze beraubte Verschlussstück des obern Rohrendes kann dem Federzug folgen und öffnet sonach den Hahn der Dampf-pfeife, die erst wieder zum Schweigen gebracht wird, wenn der Führer durch Zufügung eines neuen Holzstabes die Ursprungsstellung der Stabsäule und des Verschlussstückes wieder herstellt.

Bei der Einfachheit dieser Einrichtung hatte dieselbe den gewünschten Erfolg solange sie, wie dies zu Beginn der Versuche der Fall war, nur das Ueberfahren von Halt-signalen verhüten sollte; da jedoch später die Eisenbahn-verwaltung die Bedingungen dahin erweiterte, dass bei jedem Streckensignal, ohne Rücksicht auf Fahrt- oder Halt-lage eine Auslösung stattfinden sollte, wurde von weitem Versuchen abgesehen, weil den Führern die durch das Einsetzen neuer Stäbe erwachsenden Abhaltungen und Zeitverluste — bei einem Schnellzuge, beispielsweise auf der Strecke Halle-Berlin, müsste etwa alle 90 Sekunden eine Staberneuerung erfolgen — nicht zugemutet werden können.

Mit der durch Abbildungen 1 und 2 gekennzeichneten elektrischen Meldeeinrichtung von *Siemens & Halske* werden in den Direktionsbezirken Hannover, Breslau und Stettin seit etwa 3 Jahren ebenfalls durchaus erfolgreiche Versuche angestellt. Die Einrichtung hat sich hierbei an allen Zugs-

gattungen bewährt und für den Betrieb als durchaus brauchbar erwiesen (vergl. Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom 18. Februar 1911, Seite 236). Behufs Auslösung der Lokomotiv-Signale sind 150 bis 200 m vor den Vorsignalen der Strecke Streichschienen s_1 und s_2 (Abbildungen 1 und 2) angebracht, deren Unterhaltung keinerlei Mühe erfordert, weil sie nicht isoliert, sondern geerdet und zu dem Ende mit dem zunächstliegenden

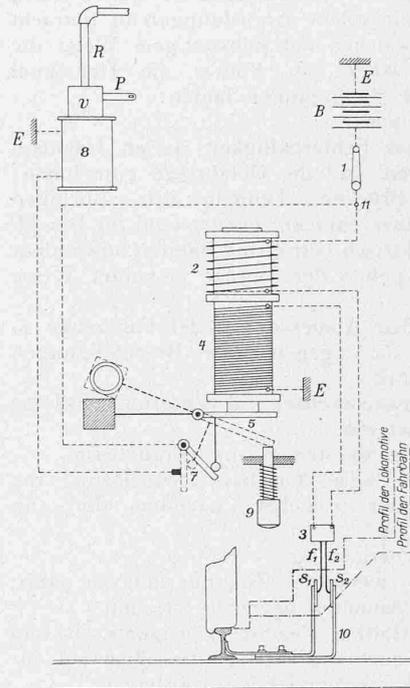


Abbildung 1.

beobachtet und Schnee bleibt ohne störenden Einfluss, weil die etwa 7 mm starken Bürstendrähte den Schnee ohne weiteres zerschneiden.

Die wenigen auf der Lokomotive erforderlichen Lei-tungen bestehen aus Panzerkabel, welche in Gasrohre ver-legt und somit jeder Verletzung entrückt sind. Zu der Lokomotiv-Einrichtung gehören eine aus vier Trocken-elementen bestehende Batterie B , Abbildung 1, ferner ein als Abfallscheibe eingerichtetes Relais 2, 4, 5, dann ein Elektromagnet 8, welcher letzterer das Ventil v der Druck-luftpfeife P steuert. Das Relais hat zwei Wicklungen, nämlich die Hauptwicklung 4 und die Gegenwicklung 2; da sie im entgegengesetzten Sinne gewunden sind, erzeugen sie denn auch im Magnetkern des Relais entgegengesetzte Polarität. Die Windungszahl und der Ohm'sche Widerstand sind bei der Hauptwicklung ungleich höher, wie bei der Gegenwicklung.

Solange während der Fahrt die Schleifbürste 3 isoliert bleibt, besteht ein Ruhestrom, der von B über 1, 11, 2, 3, 4 und Erde (Lokomotivkörper) seinen Weg nimmt, weshalb der Relaisanker 5 im Sinne des von der Hauptwicklung erzeugten Feldes, dessen Einfluss infolge seiner hohen Windungszahl überwiegt, in der angezogenen Lage fest-gehalten bleibt. Die Stärke dieses normal herrschenden Ruhestromes beträgt 12 Milliampères. Tritt jedoch die Schleifbürste f_1 , f_2 an einer Signalstelle zwischen die in Abbildung 2 in der Draufsicht skizzierten Streichschienen s_1 , s_2 , so entsteht von E über B , 1, 11, 2 und 3 ein direkter Schluss, demzufolge die Wicklung 4 stromlos wird. Das Relais steht jetzt allein unter dem Einfluss der Gegen-wicklung 2, welche wegen der Abschaltung des grossen Widerstandes der Wicklungen 4 von einem sehr kräftigen Strom durchflossen wird und eine Umkehrung der Polarität des Feldes bewirkt.

Der hierdurch zum Abfall gebrachte Relaisanker 5 geht in die punktierte Lage, lässt ein rotes Farbzeichen

Schienenstrang durch Wangeneisen verbunden sind. Da man sie unmittelbar auf den Schwellen befestigt, so können sie denn auch ihre Lage gegenüber der Fahr-schiene nicht ändern. Die Beanspruchung bei der Kontaktgebung ist äusserst gering, weil die aus Stahldrähten bestehenden Schleifbürsten f_1 und f_2 sich vollkommen stosslos in den schrägen Flächen der Streichschienen s_1 und s_2 einführen, dabei aber bei der grossen Anzahl der Bürstendrähte dennoch reichlich Kontakt geben. Eine Abnutzung der Bürsten wurde nach jahrelangem Be-triebe noch nicht

erscheinen und schliesst zugleich den Kontakt 7. Es gelangt nunmehr von Erde über B , 1, 11, 7, 8, Erde ein Strom in Schluss, der den Elektromagnet 8 derart tätig macht, dass er durch das Anziehen seines Ankers das Ventil v öffnet, welches der vom Hauptluftbehälter der Lokomotive im Rohr R eintreffenden Druckluft den Weg in die Pfeife P freigibt und letztere also ertönen lässt. Bei gutem Kontakt zwischen Bürste und Streichschiene, wie er sich bei eingeführtem Betriebe stetig von selbst erhält, genügt für den Vorgang der Auslösung eine Kontaktzeit von $\frac{1}{30}$ sek. Sobald der Erdschluss in 3 wieder aufgehört hat, ist auch der ursprüngliche Ruhestrom über die beiden Relaiswicklungen wieder hergestellt, allein die Pfeife bleibt noch in Tätigkeit, weil der Relaismagnet den Anker 5, wegen des grossen Abstandes des letztern vom Pol, nicht von selbst in die Normallage zurückziehen vermag. Erst durch Betätigung des Druckknopfes 9, die der Maschinenführer vorzunehmen hat, wird der Anker 5 mechanisch an den Relaismagnet herangerückt und dann von diesem wieder festgehalten. So hört denn auch mit der bleibenden Unterbrechung des Kontaktes 7 die Tätigkeit der Pfeife auf; sämtliche Teile sind in ihre Grundstellung zurückgekehrt und für eine nächste Auslösung wieder vorbereitet. Um bei Ausserbetriebsetzung der Lokomotive den Ruhestrom unterbrechen zu können, ist ein Ausschalter 1 (Abbildung 1) vorhanden, dessen Stellung an der Aussenseite des Führerstandes kenntlich gemacht werden kann.

Diese Meldeapparate haben sich auch in Bezug auf Dauerhaftigkeit bestens bewährt; sie brauchten bis jetzt trotz der mehrjährigen Verwendung noch nicht ausgewechselt zu werden und zeigten auch sonst keinerlei Bedürfnis für Nachhilfe, als die Lokomotiven zu den vorgeschriebenen Revisionen sich in den Reparaturwerkstätten befanden. Die Einrichtung wird von den Lokomotivführern durchweg als Wohltat anerkannt, zumal keine lästigen Handhabungen damit verbunden sind; haben sie doch nach jeder Signalauslösung lediglich zur Quittierung der empfangenen Mahnung und behufs Abstellung der Pfeife die Hand auszustrecken, um auf den Abstellknopf zu drücken. Neuerer Zeit wird auf Verfügung des Ministeriums das System auch mit hochliegenden Strecken-Kontaktvorrichtungen versucht, bei denen die Streichschiene s_1 und s_2 durch eine nach Art der Stromzuführung für elektrische Bahnen aufgehängte geerdete Drahtleitung und die Schleifbürsten f_1 , f_2 durch einen am Dache des Führerstandes emporstehenden Schleifbügel ersetzt sind, welcher letzterer an ersterer, während der Vorbeifahrt des Zuges, ähnlich dem Stromabnehmer eines Motorwagens entlang gleitet.

Zu den ältern und bekanntesten Systemen gehört die aus Frankreich und den Niederlanden nach Deutschland gekommene *Van Braamsche* Zugsicherungs-Vorrichtung¹⁾, welche in ihrer ursprünglichen, durch Abbildung 3 gekennzeichneten Anordnung 1907 auf der Königl. Preussischen Militär-Eisenbahn, dann in vereinfachter Form in den Direktionsbezirken Halle, Breslau, Danzig und Hannover der Kgl. Preussischen Staatsbahnen versucht worden ist. Der Urtyp (Abbildung 3) bestand aus dem Schleifhebelpaar 1, dem Sperrgehäuse 2, dem Federgehäuse 3, wo der Motor der ganzen Signaleinrichtung der Lokomotive in Gestalt einer kräftigen Wurmfeder eingespannt ist und aus den Signalmitteln auf dem Führerstand, das sind eine Zeichenscheibe 4, die Dampfpfeife oder Dampfsirene 5, eine Vorrichtung zur Tätigmachung der Zugsbremse und ein Registrierapparat, zur Vormerkung der Auslösungen.

Das Schleifhebelpaar 1 war aus zwei Knichebellen gebildet, von denen der eine rechts, der andere links neben einem der Schienenstränge des Fahrgeleises nach abwärts reichte. Zu deren Betätigung waren denn auch zwei ent-

sprechend ins Geleise eingebaute Anlaufbögen 6 erforderlich, denn nur dann, wenn beide Hebel 1 gleichzeitig geknickt wurden, erfolgte die Auslösung der Lokomotiveinrichtung. In diesem Falle bewirkte das Ausweichen des Schleifhebel-paares ein Niederziehen der von 1 nach 2 führenden Stange, d. h. das Lüften des Sperrkegels in 2, weshalb die in 3 freigewordene Feder die von 3 nach 4 führende Welle um einen Winkel drehte, wodurch Fallscheibe, Pfeife, Zugsbremse und Registrierer gemeinsam in die Arbeitslage gerieten. Die Rückstellung in die Ruhelage geschah durch den Führer einfach mittels einer am Führerstand angebrachten Kurbel, wenn noch kein Haltsignal überfahren worden war, andernfalls musste der Zugführer mit einem besondern Schlüssel dabei Mithilfe leisten.

Bei den Erprobungen der *Van Braamschen* Einrichtung seitens der Preussischen Staatsbahnen hatte man von vornherein auf die selbsttätige Bremsenauslösung sowohl, als zumeist auch auf die Aufschreibvorrichtung verzichtet, im Verlaufe der Versuche aber auch anderweitige Aenderungen und Vereinfachungen für zweckdienlich befunden, so dass die in den Werkstätten der „*Maschinenfabrik Bruchsal*“ schliesslich durchgeführte Neugestaltung lediglich als *Signalmelder* durchgeführt erscheint. Zu diesem Behufe wurde zuvörderst in Anbetracht der ungleich höhern Beanspruchung und Abnutzung der Schleifhebel-paare 1 (Abbildung 3) für eine Verstärkung derselben, sowie ihres Kuppelstückes Sorge getragen und namentlich wurden die Kipphebel aus übereinandergeplatteten federnden Stahlblechen hergestellt, wodurch sie in hohem Masse widerstandskräftiger gemacht worden sind, während ihr Anschlag beim Befahren der ebenfalls verstärkten Anlaufbögen an Härte wesentlich verloren hat.

Die paarweise Anordnung der Schleifhebel wurde beibehalten, um ein zufälliges Verdrehen des Kuppelstückes, d. h. eine unbeabsichtigte Signalauslösung durch einzelne hervorragende Teile der Bettung, z. B. Steine, liegen gebliebene Werkzeuge und dergl., auszuschliessen. Die Bewegungsübertragung zwischen der Schleifhebelvorrichtung — welche grundsätzlich an einem Teile der Lokomotive angebracht wird, die dem Federspiel des Fahrzeuges nicht folgt — und dem Sperrkegel 2 vermittelt ein sinnreich angeordnetes Winkelgestänge, welches die Lokomotivschwankungen derart aufnimmt, dass sie auf die Schleifhebelvorrichtung und ihre Arbeitsleistung keinerlei störende Rückwirkung ausüben vermögen.

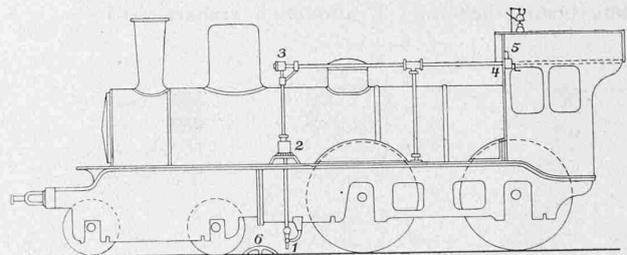


Abb. 3. Schema der van Braamschen Zugsicherungs-Vorrichtung.¹⁾

Eine ganz wesentliche Vereinfachung haben die Apparate 2 und 3 erfahren, indem sie zu einer einzigen Vorrichtung zusammengezogen worden sind, die nur mehr aus zwei senkrecht ineinander greifenden, von starken stählernen Spiralfedern beeinflussten Sperrhaken besteht. Von diesen beiden Riegeln steht der eine, eben durch Vermittlung des vorhin erwähnten Winkelgestänges, mit der Drehwelle des Schleifhebel-paares, der andere hingegen mittels eines in einem Gasrohr zum Führerstand geführten *Rowdendrahtes*, ein dünnes, von einer biegsamen Panzerung umgebenes Stahldrahtseil, mit dem Auslösehebel der Signalmittel in Verbindung. Letztere bestehen aus der gewöhnlichen Farb- oder Aufschrifttafel und einem besondern Luftsummer, der bei der jüngern Anordnung an Stelle der früher benützten Lokomotivpfeife erst neu eingefügt worden ist. Das Ertönen dieses Summers kann nämlich vom Maschinen-

¹⁾ Vergleiche: *Faul Gommel* „Versuche und Vorrichtungen zur Verhinderung des Ueberfahrens des Haltsignals“. *C. Simion*, Berlin 1909. „*Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen*“ 1908, Seite 206 und 754; 1909, Seite 323; 1910, Seite 811; 1911, Seite 444. „*Rundschau für Wirtschaft und Technik*“ 1910, Seite 114. „*Oesterreichische Eisenbahn-Zeitung*“ 1910, Seite 161 und 173.

personal unmöglich überhört werden, bleibt aber den Reisenden unvernehmlich. Wenn also ein Schleifhebel über ein Anlaufbogenpaar gelangt, übertragen die kippenden Hebel ihre Bewegung auf den einen Sperrhaken, den eigentlichen Riegel, sodass er ausgerückt wird und dem andern Sperrhaken gestattet, dem Drucke der auf ihn wirkenden Feder zu folgen, wobei durch den Drahtzug der Auslösehebel am Führerstand niedergezogen und daher die beiden

Anschliessend erübrigt noch zu erwähnen, dass *Van Braamsche* Apparate der vorhin geschilderten neuen Abart seit 1. Februar 1911 an Maschinen der Reichseisenbahn, Strecke Strassburg-Avicour eingebaut sind und den gestellten Anforderungen in jeder Beziehung entsprechen. Die Auslösungen der Lokomotivsignale werden jedoch hier lediglich für die Haltsignale vorbehalten und überdem besonders registriert, indem mit den Zeichenapparaten

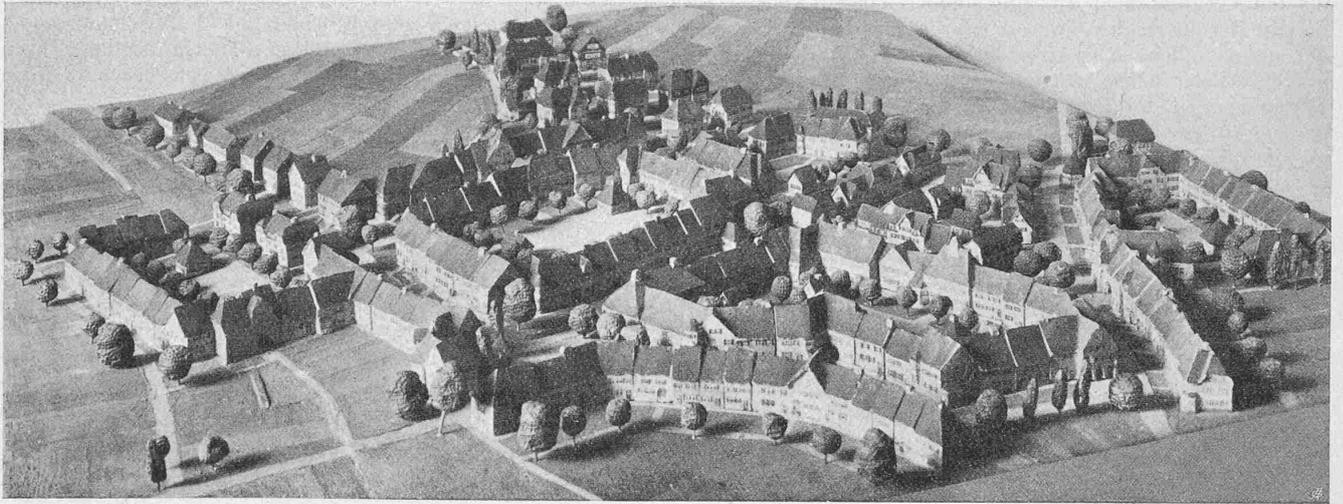


Abb. 2. Modell der Gesamtanlage nach Projekt von *Curjel & Moser*, Architekten in Karlsruhe. Ansicht aus Südwesten.

Zeichenapparate in Tätigkeit gesetzt werden. Ein bei diesem Vorgang mit dem Auslösehebel gleichzeitig niederklippender Handhebel ist vom Führer einfach hochzudrücken, um die Zeichenapparate nebst den beiden Sperrhaken wieder in ihre Grundstellungen zurückzubringen und dadurch die Gesamteinrichtung für eine nächste Auslösung vorzubereiten. Dieser neuen Anordnung ist natürlich der besondere Vorzug unversehrt bewahrt geblieben, dass durch Einlegen eines leicht zu befördernden, tragbaren Anlauf-Bogenpaares an jeder Stelle der Strecke die Auslösung der Lokomotiveinrichtung bewirkt werden kann, sowie der allgemeine, zumeist sehr hoch eingeschätzte Vorzug der *mechanischen* Auslösungen überhaupt, nämlich der, dass das Mitführen oder Aufstellen zahlreicher, eine besondere Beaufsichtigung und Unterhaltung beanspruchender Kraftquellen erspart wird.

noch ein kleiner Antriebhebel derart in Verbindung gebracht ist, dass er die erfolgte Betätigung mittels eines Drahtmechanismus auf eine kleine Stange überträgt, die dabei in den Papierstreifen des an der Lokomotive vorhandenen Geschwindigkeitsmessers ein Loch eindrückt.

(Schluss folgt.)

Arbeiter-Kolonie der Aktien-Gesellschaft der Eisen- und Stahlwerke vorm. Georg Fischer, Schaffhausen.

(Mit Tafeln 66 bis 69).

Am nördlichen Ende der Schaffhauser „Breite“, die unsern Lesern von der Darstellung des städtischen Bebauungsprojektes¹⁾ her bekannt ist, dort, wo der östliche Rand der sonnigen Ebene zum engen Mühltal abfällt, hat die A.-G. der Eisen- und Stahlwerke, vormals Georg Fischer schon seit einigen Jahren für Arbeiter und Angestellte ihrer Fabriken Wohnhäuser erbauen lassen. Diese frühern Bauten haben nun in diesem Jahre eine bemerkenswerte Erweiterung erfahren. Bemerkenswert nicht nur wegen ihres Umfangs, sondern mehr noch wegen der Art der Bebauung, die von der frühern wesentlich abweicht, wie der nebenstehende Lageplan (Abbildung 1) erkennen lässt. Die Architekten der Erweiterung, *Curjel & Moser* in Karlsruhe haben die früher allgemein übliche offene Bebauung verlassen und gemäss heutiger Erkenntnis eine starke Konzentration der Häuser und damit anderseits der Gärten vorgenommen. Sie haben zudem, um die ganze Anlage organisch zu gestalten, einen umfassenden Entwurf ausgearbeitet, den obige Abbildung 2 nach einer Photographie des Modells in Westbeleuchtung zeigt. Die Bauherrschaft hat das gelungene Werk in einer mit zahlreichen Bildern und Plänen geschmückten Broschüre zur Darstellung gebracht, welcher die Architekten eine Einleitung voranstellten, in der sie die Vorzüge ihres Werkes erläutern.

Wir geben ihnen selbst im Folgenden das Wort:
„Für die Schaffhauser Kolonie wurde das Reihenhaus als die beste bis jetzt gefundene Lösung zu Grunde gelegt,

¹⁾ Vergl. Entwurf von *Gebr. Ffister*, dargestellt in Band LVII, S. 61.

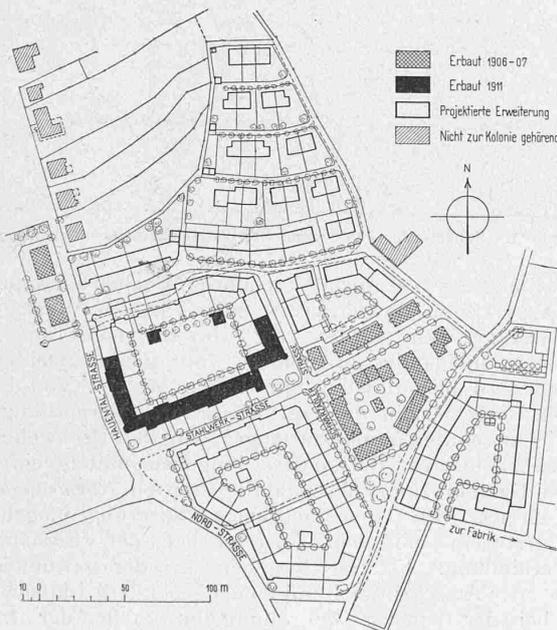


Abb. 1. Lageplan der Gesamtanlage. — 1 : 4000.