

# Vorsignal der Schweizerischen Eisenbahnen

Autor(en): **M.W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **37/38 (1901)**

Heft 11

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-22766>

## 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.

Herr Bucher, Direktor der Cementfabrik von Châtel-St-Denis, verlangt hierauf das Wort um vorerst Herrn Tetmajer für seine Initiative zum Schutze unserer schweizerischen Produkte zu danken. Er konstatiert aber mit Bedauern, dass die Einfuhr von fremden Erzeugnissen noch viel zu bedeutend ist und richtet an die Ingenieure, Architekten und Baumeister die Bitte, durch Bevorzugung der schweizerischen Fabrikation, diese in ihrem Streben nach Verbesserung ihrer Produkte zu unterstützen. An Roman-Cement allein sind vom 1. Oktober 1899 bis 30. September 1900 mehr als 2000 Wagons aus Frankreich eingeführt worden, wovon mehr als die Hälfte, nämlich 1150 Wagons auf Waadt und Genf entfallen. Von der Gesamtmenge des in der Schweiz zu Bauzwecken verbrauchten Kalkes und Cementes sind nur 40% oder  $\frac{2}{5}$  schweizerischer Herkunft, während  $\frac{3}{5}$  vom Ausland bezogen werden.

Herr Ingenieur Ritter von Neuenburg antwortet Herrn Bucher, dass er seinerseits recht gerne die nationale Industrie bevorzugen werde, dass es aber zur Zeit — was gewisse schnell bindende Cemente anbetrifft — nicht möglich sei, auf die Erzeugnisse des Auslandes zu verzichten.

Herr Bucher sagt, die von Herrn Ritter erwähnten Sorten von schnell bindendem Cement werden hauptsächlich in der französischen Schweiz verwandt, während in der deutschen Schweiz mit Recht an ihrer Stelle dem weit besseren Portland-Cement der Vorzug gegeben werde. Es handle sich also im Wesentlichen nur um Gewohnheit und schlecht angebrachte Sparsamkeit und es sei zu wünschen, dass dieser schnell bindende Cement französischer Herkunft (Grenoble) bei unseren Bauten nicht mehr verwendet werde.

Herr Ritter bestreitet die bessern Eigenschaften des Portland-Cementes nicht, er besteht aber darauf, dass man den erwähnten rasch bindenden Cement als Mischung bei den meisten hydraulischen Arbeiten nicht entbehren könne; er bittet daher unsere schweizerischen Fabrikanten, künftig hin auch Cement von den gleichen Eigenschaften zu fabrizieren.

Die Diskussion ist beendet und die Versammlung nimmt die von Herrn Bucher ausgesprochenen Wünsche zur Kenntnis.

Da keine anderen Anträge vorliegen, schliesst der Präsident, Herr Gremaud, um 11 $\frac{1}{2}$  Uhr die Sitzung, indem er der Versammlung für die zahlreiche Beteiligung dankt und daran erinnert, dass das Bankett um 12 $\frac{1}{2}$  Uhr im Restaurant des Charmettes stattfinden wird. Er empfiehlt um dahin zu gelangen, vom Lindenplatz oder vom Bahnhof aus die elektrische Strassenbahn zu benutzen. Diejenigen Kollegen, die sich nicht scheuen, bei dieser Hitze eine Strecke von zwei Kilometern zu Fuss zurückzulegen, macht er darauf aufmerksam, dass der Weg durch einen interessanten Teil der Stadt führe und manchen malerischen Ausblick biete, sowie dass sie Gelegenheit haben werden, die Kunstbauten am grossen „Boulevard de Pérolles“ im Vorbeigehen zu besichtigen.

Für das Lokal-Komitee:

Der Sekretär: (sig.) Broillet, Arch. Der Präsident: (sig.) A. Gremaud, Kantonsing.

### Vorsignal der Schweizerischen Eisenbahnen.

Seit mehreren Jahren ist man auch in der Schweiz bestrebt, auf wichtigeren oder ungünstig gelegenen Stationen die Abschluss-Signale mit Vorsignalen auszurüsten, die mit den Hauptsignalen direkt gekuppelt sind, um auch in ungünstigen Fällen (Kurven, Gefälle, Nebel) das Anhalten des Zuges vor dem Abschluss-Signal sicher erreichen zu können. Bei Tag zeigt das geschlossene Vorsignal die grüne Scheibe, nachts grünes Licht. Um nun aber bei Nacht die Verwechslung eines geöffneten Abschluss-Signals (ein grünes Licht) mit einem geschlossenen Vorsignal zu vermeiden, ist nach Einführung des neuen Signal-Reglements das Vorsignal insofern abgeändert worden, als das geschlossene Vorsignal nun zwei grüne Lichter aufweist, ähnlich wie bei französischen Bahnen das Halt-

signal zwei rote Lichter zeigt bei Anwendung von nur einer Laterne. Diese Neuerung ist dem Principe nach entschieden ein Fortschritt, indes kann die konstruktive Lösung kaum als eine befriedigende bezeichnet werden. Während bei dem französischen Signal die Laterne ein direktes und ein durch einen Spiegel einmal reflektiertes Licht abgibt, die beide sehr gut sichtbar sind, wird bei unserem Vorsignal das Licht in zwei, in Weissblech ausgeführten, divergierenden und am vorderen Ende mit grünen Glasscheiben versehenen Reflektor-Kanälen je zweimal reflektiert, wenn die Klappscheibe senkrecht (Abschluss-Signal auf Halt) steht. Infolge dessen ist dann das geschlossene, Vorsicht gebietende Vorsignal nachts nur auf ganz kurze Entfernung erkennbar, wiewohl gerade grün in betreff der Sichtbarkeit eine überaus hünne Farbe ist; somit ist der Wert eines solchen schützenden Vorsignals nur ein illusorischer. Wie sich dieses Signal bei Schneewetter bewähren wird, ist leicht vorauszusehen. Da eine Wärmestrahlung durch die zwei Glasscheiben und durch den Luftraum der Reflektor-Kanäle nicht möglich ist, werden die äusseren, grünen Signalläser in kurzer Zeit mit Schnee bedeckt sein, zumal bei aufgeklapptem, geöffnetem Signal, und dann bei geschlossener Stellung kein Licht durchlassen.

Vielleicht tragen diese Zeilen dazu bei, dass von massgebender Seite dieses neue, düstere Vorsignal näher geprüft und dann eine neuere, «sichtbare» Lösung gefunden werde.

M. W.

### Miscellanea.

Die XXXIX. Jahresversammlung des Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Vereins am 24., 25. und 26. August in Freiburg. (Schluss.)

«Murten» war die Lösung für den zweiten Festtag. Um 8 $\frac{1}{4}$  Uhr sollte uns ein Sonderzug dahin bringen; allein die Betriebsleitung der Linie Freiburg-Murten war nicht im Falle einen solchen zusammenzustellen, sie wies uns vielmehr an, den fahrplanmässigen Zug zu benutzen, der um 8 Uhr 7 Minuten Freiburg verlässt. Da es nicht möglich gewesen war, diese Aenderung des Programmes allen Festteilnehmern zur Kenntnis zu bringen, so war die Gesellschaft bei Abfahrt des Zuges nicht vollständig; die verlangte Verzögerung der Zugsabfahrt um weitere 8 Minuten konnte nicht erlangt werden und man fuhr ab mit Zurücklassung eines Teils der Kollegen. Es ist natürlich Sache der Betriebsleitung, zu ermassen, ob die Dichtigkeit des Verkehrs der ihr unterstellten Linien einen solchen Eingriff in den Fahrplan erlaubt hätte, wie ihn das Festkomitee beanspruchte, und zu ergründen wie weit dadurch ihre Anschlüsse an die grossen durchgehenden Welt-Schnellzüge in Murten u. s. w. gefährdet werden konnten — ein Laie hat da nichts drein zu reden, er kann nur die Schneidigkeit eines schweizerischen Betriebsbeamten bewundern, der auch nicht um Haarsbreite von seiner Pflicht wich, obwohl es ihm schwer fallen musste, der zum grossen Teil aus Fachkollegen zusammengesetzten Gesellschaft eine Gefälligkeit abschlagen zu müssen.

Die Zurückgebliebenen kamen dabei nicht zu Schaden; die Liebenswürdigkeit des Festkomitees sorgte für sie und in einigen Wagen eilten sie dem Zuge nach. Die Fahrt auf der Strasse, welche die Ortschaften und Bauernhöfe aufsuchend im allgemeinen viel besseren Ausblick auf die Landschaft bot, als die grösstenteils dem Thalweg folgende Bahnlinie, war sehr genussreich, wenn auch die Fernsicht durch den Nebel und zeitweise einsetzenden leichten Regen beschränkt blieb.

Als Münchenweiler (Villars-les-Moines) erreicht wurde, war der erste, grössere Teil der Gesellschaft schon weitergezogen, aber er hatte uns als bewährten Führer Herrn R. von Schaller, den Architekten des Schlosses, zurückgelassen. Unter seiner Leitung konnte die kleine Schar, begleitet von dem Sohne des Schlossbesitzers, Baron von Graffenried, der in sehr entgegenkommender Weise uns auch die privaten Gemächer des Schlosses öffnete, dasselbe mit umso grösserer Musse besichtigen. Die Domäne, gelangte durch Schenkung im Jahre 1080 in den Besitz des Cistercienserordens, der darauf das Kloster Münchenweiler erbaute. Zum Bau der Kirche diente vielfach das Material aus den nahen Ruinen von Aventicum, wie aus den wenigen heute noch stehenden Resten der Kirche zu ersehen ist. Diese weisen u. a. einzelne Architrave und Säulenstücke aus einem Tempel des Neptuns auf, deren zugehörige Teile bei den Ausgrabungen zu Avenches zu Tage gefördert wurden. Von der dreischiffigen Kirche sind nur noch zwei Bogenstellungen an dem Gebäude nachzuweisen, eine davon ist in die Front des Schlosses eingebaut und präsentiert sich so besonders deutlich. Die jetzigen Gebäude mögen zum Teil auf die alten Klostergebäudelichkeiten aufgeführt sein. Mit der Reformation ging die Domäne in den Besitz der Familie von Wattenwyl über und wurde nach mehrfachem Wechsel der Besitzer vor fast 200 Jahren von einem Zweige der Familie Graffenried erworben, der sich nach derselben Barons de Villars nannte.