Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 18 (1902)

Heft: 34

Rubrik: Verschiedenes

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: 16.07.2025

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

bare und hörbare Warnungssignale. (Rotes Licht und Glocke). Er weiß dann sofort, daß etwas auf seinem Wege ist, oder daß man ihn anzuhalten wünscht. Er stellt die Lokomotive und kann sich dann auch sogleich auf demselben Wege durch die erwähnte Kontaktschiene mit dem andern Angeschlossenen telephonisch verständlich machen. Die Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. hat, wie erwähnt, nach monatelager, eingehendster Prüfung der Erfindung die Genehmigung zur Errichtung einer Probestrecke zwischen Sachsenhausen—Goldstein erteilt und die nötigen Lokomotiven zur Verfügung gestellt, und sämtliche Probefahrten haben die Zuverlässigkeit und Verwendbarkeit im praktischen Bahndienst aufs glänzendste bewiesen. Die königl. preuß. Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. hat dann unter zahlreicher Beteiligung der maßgebenden Fachbeamten am 11. und 13. Nov. die Vorführungen anberaumt und denselben beigewohnt, und die Funktionen waren die denkbar besten. Außer andern Persönlichkeiten war auch Freiherr v. Flotow, Kammerherr des Prinzen und der Prinzessin Friedrich Karl von Hessen anwesend, welch letztere sich für die Erfindung aufs wärmste interessieren, sowie die Konsulate und zahlreiche Interessenten vom Auslande. Bereits nach den ersten Probefahrten wurde die Erfindung käuflich erworben und in die Gesellschaft für Eisenbahnzugdeckung Frankfurt a. M., Zeil 67, umgewandelt, zu deren Geschäftsführer und Direktor Herr Hubert Pfirmann ernannt worden ist. Wie man vernimmt, wird Herr Minister Budde in der allernächsten Zeit diese Einrichtung besichtigen. Wir hatten kürzlich Gelegenheit, uns persönlich auf der Lokomotive von dem Funktionieren des Apparates zu überzeugen. Auch Herr Eisenbahndirektionspräsident Thome war bei den Proben zugegen und überzeugte sich von dem Funktionieren des Apparates.

Die Funktionen des Apparates sind folgende. Er soll verhindern:

1. Durch selbsttätiges Ertönen eines elektrischen Glockenwarnsignals,
2. durch gleichzeitiges selbsttätiges Aufleuchten einer roten Blitzlampe und, wenn gewünscht,
3. durch selbsttätiges elektrisches Auslösen der Zugbremse auf der Lokomotive —

1. Das Zusammenstoßen zweier aufeinander zufahrender Züge,
2. das Auffahren eines mit größerer Geschwindigkeit fahrenden Zuges auf einen in derselben Richtung mit geringerer Geschwindigkeit vorausfahrenden Zug (auch bei umgekehrt fahrender Lokomotive. Wie beim Offenbacher Unglück.),
3. das Auffahren eines Zuges auf einen anderen, stillstehenden Zug und zwar a) von vorn, b) von hinten, c) auch wenn eine oder beide Lokomotiven umgekehrt fahren,
4. das Auffahren eines Zuges auf einen anderen von der Flanke her, hervorgerufen durch falsche Weichenstellung oder durch sonstige falsche Signalisierung,
5. alle Unfälle bei einer oder beiden falsch gestellten Weichen einer Verbindungsschleife.

Ferner soll die Vorrichtung folgende Vorteile gewähren:

1. Die Möglichkeit des Stillstehens eines oder mehrerer Züge durch den Bahnwärter bei plötzlich eintretender Gefahr auf dem Schienenstrange, selbst wenn der Zug das Bahnwärterhaus schon passiert hat; z. B. bei Bergrutsch, Dammbruch, zerstörtem oder versperrtem Geleis 2c.
2. das selbsttätige Stillhalten eines Zuges bei falscher Weichenstellung auf „totes Geleis",
3. die selbsttätige rechtzeitige Erzeugung eines hörbaren und zugleich sichtbaren Warnsignals, wenn der Semaphor (das Haltesignal) auf „Halt" steht, was sehr wichtig ist, da die meisten Unglücksfälle nachweisbar darauf zurückzuführen sind, daß der Lokomotivführer infolge Nebels oder dergleichen das Haltesignal nicht sehen kann und dasselbe überfährt,
4. daß bei irrtümlich falsch gezogenem Haltesignal, sodaß dasselbe statt auf „Halt" auf „Freie Fahrt" gestellt ist, beide Züge wohl aufeinander losfahren, sich aber rechtzeitig gegenseitig selbsttätig das Warnsignal geben und bremsen,
5. daß alle oben angeführten Wirkungen auch bei einer oder auch bei beiden umgekehrten Lokomotiven eintreten,
6. daß die gewünschte Entfernung, in welcher die Vorrichtung wirken soll (z. B. 500, 1000, 1500 oder 2000 Meter) eingestellt werden kann,
7. daß auf einfachste Weite das Stillstehen des Zuges im Falle der Not durch jeden Mitfahrenden mittelst Druckknopfes bewirkt werden kann,
8. daß die Vorrichtung nur im Falle der Verhütung eines Unglückes nennenswerten Stromverbrauch aufweist,
9. daß die Vorrichtung die telephonische Verständigung zwischen dem Bahnwärter und dem Lokomotivführer durch die Schienen mit Anschluß der Stationsverwaltung ermöglicht, und
10. daß die Vorrichtung die Sicherung der Rottenarbeiter auf der Strecke durch ein Verbindungsstück zwischen Außen- und Mittelschiene mit einer Alarmglocke in der Weise bewirkt, daß bei Annäherung eines Zuges die Arbeiter durch ein Glockensignal gewarnt werden, der Lokomotivführer aber das Haltesignal so lange erhält, bis das Verbindungsstück wieder gelöst ist,
11. daß die durch den ausfahrenden Zug selbsttätig bewirkte Blockierung der Strecke mit selbsttätiger Notierung der Abfahrtszeit durch den Zug auf einer Kontrolluhr bewirkt werden kann,
12. durch den heranfahrenden Zug selbsttätig bewirktes Läutewerk an unbewachten Wegübergängen.

Wie schon erwähnt, funktionierte der Apparat bei den Proben aufs beste, und es ist nur zu hoffen, daß er sich auch bei Versuchen im Großen bewähren möge. Eins hat die Erfindung auch in den Augen des Laien unfehlbar für sich: die Einfachheit des Prinzips. Nichts lag ja eigentlich näher, als die Schienengeleise zugleich als Telephonleitung zu benutzen. Nur die Ausführung der Sache ist eben das „Ei des Columbus".

Billige Heizung soll nach gelungenen Versuchen in den Berliner Straßenbahnwagen eingeführt werden. Die Einrichtungen dazu sind ziemlich einfach; Unter den Sitzbänken werden lange eiserne Röhren angebracht, die zur Aufnahme der Heizkörper in Form von Briquettes dienen. Ein Wagen mit 22 Sitzplätzen verbraucht bei 16stündiger Fahrt täglich 11 Briquettes im Gewicht von 2 kg; dabei kostet 1 kg 4½ Pfg.

Verschiedenes.

Schulhäuser im Kanton Zürich. Einen ganz enormen Wert repräsentieren die sämtlichen Schulgebäude im Kanton Zürich. Die 29 Gebäude für höheren Unterricht stehen für 9,635,400 Fr. in der Assekuranz, während für den Volksschul-Unterricht 576 Schulhäuser mit 30,505,350 Fr. versichert sind. Rechnet man hiezu noch 51 Turnhallen als notwendige Beigabe, so repräsentieren alle diese Schulgebäude einen Wert von mehr als 40 Millionen Franken. Es beweist dies, daß der Kanton Zürich die Bildung und Hygiene seiner Jugend zu schätzen weiß und den Manen seines Pestalozzi treu geblieben ist.