

Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **4/5 (1876)**

Heft 3

PDF erstellt am: **21.07.2024**

### **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.

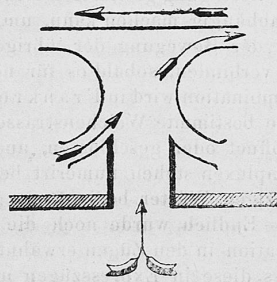
### **Haftungsausschluss**

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.

leicht durch Schmutz, Eis unbrauchbar gemacht, und erfordern jedenfalls stete Aufsicht.

Ich habe mich schon längere Zeit mit der Ventilation der Eisenbahnwagen beschäftigt, speciell in der von mir betriebenen Branche der Lazarethzüge, habe verschiedene Apparate, u. A. den F e c h t'schen probirt, bin aber durch Versuche mit dem bekannten Luftsauer von Prof. Wolpert in Kaiserslautern ganz entschieden für die Anwendung dieses feststehenden Apparates im Gegensatz zu allen beweglichen, sie mögen heissen wie sie wollen, zurückgekommen.

Die nebenstehende Skizze möge die Wirkung verdeutlichen. Jeder Wind oder Luftzug wird unten durch den Apparat in verticaler Richtung abgelenkt und nimmt die in dem Rohre befindliche, aus dem Wagen kommende Luft durch Reibung mit, und führt sie, ferner getrieben durch die Wirkung des oberen Deckels, ab. So unscheinbar und beinahe unglaublich die Wirkung sein mag, so gross ist doch die Leistungsfähigkeit; nach meinen



Versuchen erzielte ich aus einem Apparate von nur 10 % Durchmesser bei der Fahrt mit dem Personenzuge eine stündliche Abfuhr von 150-170 Cubicmeter, also etwa 5-fache Lufterneuerung des Wageninhaltes von 35 %. Zur Constatirung des Auszuges verwendete ich Anfangs, da Fidibusse und Kerzen sofort ausgeblasen wurden, eine Pechfackel, welche beim Anstecken den Wagen mit dickem Rauche füllte; nach 5 Minuten Fahrt war durch die angewendeten 2 Sauger die Luft wieder ganz rein; der Rauch von 6 Cigarren war nie zu bemerken.

Ausser dieser grossen Leistung, welche die von Ihnen empfohlenen Apparate sicher nicht geben können, ist nach meiner Ansicht das Feststehen der Wolpert'schen Sauger schon allein ein Vortheil. Alle beweglichen Apparate werden durch einen geringen Stoss oder, wie oben gesagt, durch Schmutz, Eis etc. leicht unthätig, sie werden beim Drehen, namentlich bei grösserer Geschwindigkeit, musikalisch und kreischen wie die alten Windfahnen, während die Wolpert'schen Sauger nicht leicht beschädigt werden können und absolut ruhig arbeiten; ich kann diese daher auf Grund meiner Erfahrungen nur warm empfehlen als einfachste und leistungsfähige Ventilationsapparate; Versuche damit werden bei wesentlich billigerem Preise jedenfalls bessere Resultate, als die englischen Apparate geben.<sup>4</sup>

\* \* \*

**E T A T**

DES

**TRAVAUX DU GRAND TUNNEL DU GOTHARD  
au 31 Décembre 1875.**

La distance entre la tête du tunnel à Göschenen et la tête du tunnel de direction à Airolo est de 14920 mètres. Ce chiffre comprend donc aussi, pour 145 mètres, le tunnel de direction. La partie courbe du tunnel définitif du côté d'Airolo, de 125 mètres de longueur, ne figure pas sur ce tableau.

Désignation des éléments de comparaison	Embouchure Nord			Embouchure Sud			Total fin Décembre
	Goeschenen			Airolo			
	Etat fin novembre.	Progrès mensuel	Etat fin décembre.	Etat fin novembre.	Progrès mensuel	Etat fin décembre.	
Galerie de direction . . longueur effective, mètr. cour.	2771.5	39.3	2810.8	2509.0	90.0	2599.0	5409.8
Elargissement en calotte, . longueur moyenne, " "	1372.8	188.0	1480.8	1074.0	78.0	1152.0	2632.8
Cunette du strosse, . . " " " "	1315.1	63.8	1378.9	790.0	51.0	841.0	2219.9
Strosse . . . . . " " " "	603.6	90.2	693.8	479.0	51.0	530.0	1223.8
Excavation complète . . " " " "	88.0	—	88.0	145.0	—	145.0	233.0
Maçonnerie de voûte, . . " " " "	692.0	40.8	732.8	825.36	4.64	830.0	1562.8
" du piédroit Est, . . " " " "	400.0	69.0	469.0	101.90	—	101.90	570.9
" du piédroit Ouest, " " " "	414.5	44.5	459.0	690.60	39.40	730.0	1189.0
" du radier . . . . . " " " "	—	—	—	—	—	—	—
Aqueduc, . . . . . " " " "	—	—	—	126.0	—	126.0	126.0

**Mittheilungen**

aus den Verhandlungen des Zürcherischen Ingenieur- und Architekten-Vereines.

Vortrag von Ing. Vojácec, über Barrièren und Signale, den 12. Januar.

Zu den Vorrichtungen, welche unmittelbar zur Sicherung des Betriebes dienen, gehören auch die Zäune, von denen jedoch nur das englische Drahtgeflechte vom Vortragenden näher erwähnt wurde. Dasselbe wird in Rollen von ca. 1 m Höhe geliefert, welche einer Länge von ca. 45 m entsprechen, und besteht aus sechseckigen Maschen von 4" bis 6" Weite; an je zwei Seiten der Sechsecke ist der Draht zusammengewunden. Oben und unten ist dieses Geflecht mittelst starkem Doppeldraht eingefasst.

Drahtzugbarrièren werden angewendet um die Bewachung der Bahnüberfahrten zu vereinfachen. Der Wärter sollte jedoch in allen Fällen seine Barrièren sehen können, da

keine Selbststrettings- und Avertirungs-Vorrichtungen absolute Sicherheit gewähren. Um einem Fuhrwerk anzuzeigen, dass der Baum geschlossen werden soll, bedient man sich in den meisten Fällen besonderer Glocken- oder Läutevorrichtungen, welche einige Zeit vor dem Zumachen ertönen sollen, und entweder mittelst eines zweiten Drahtzuges von dem Wärter angezogen werden, wenn er schliessen will, oder selbstthätig beim Anziehen des Barrièrenzuges ertönen. Die erstere Einrichtung hat ausser der Complizirtheit noch den Nachtheil, dass es in zweifelhaften Fällen nicht nachweisbar ist, ob sie gehandhabt wurde, und die zweite kann wieder sehr leicht versagen. Besser ist es, wo es angeht, die Barrièren auf der Strasse so weit zurückzusetzen, dass in vorkommendem Falle ein eingeschlossenes Fuhrwerk sich zwischen der Bahn und dem Baum retten kann. Zweckmässig ist es, in einiger Entfernung von der Barrière eine Tafel mit auffallender Warnung zu setzen, welche auch in der Nacht sichtbar gemacht wird. Man bemüht sich die Barrièren so zu construiren, dass sich der Eingeschlossene vorkommenden

Falles durch Aufheben des Baumes retten kann. Die Einrichtung ist oft so getroffen, dass der Wärter von dem Aufheben durch ein hörbares und sichtbares Zeichen an seinem Stand benachrichtigt wird, damit er, selbst wenn er den Uebergang nicht sehen sollte, die Barrière nachher gleich wieder schliessen kann. Diese Einrichtung wird aber vielen Störungen unterworfen, und es wird ihr practischer Werth dadurch von Vielen in Frage gestellt. Einmal werden solche Vorrichtungen complicirt ausfallen und können dadurch leicht versagen. Sodann ist deren richtige Bedienung schwierig, indem der Wärter bei muthwilligem Oeffnen den Thäter nicht gut verfolgen kann, da er vor allem seinen Platz nicht verlassen darf. Endlich ist damit der schon oft vorgekommene Fall, dass der Baum zwischen Pferde und Wagen fällt, nicht verhütet. In diesem Falle nützt das Aufheben des Baumes nichts, indem der Fuhrmann — einem vorsichtigen wird das überhaupt nicht begegnen — sein Fuhrwerk nicht plötzlich anhalten kann, so dass der Schlagbaum entweder zertrümmert oder verbogen wird. Bei der Büssing'schen Barrière kommt dazu noch der Uebelstand, dass der sich Rettende erst abwarten müsste bis der Wärter seine Kurbel verlässt, sonst arbeitet einer gegen den andern. Siehe deren Beschreibung Bd. III. Seite 211.

Der Vortragende sprach weiter von Eintheilung und Wesen der Signale für das Publicum, für das Zugspersonal und für die Bahn.

Es wurde hervorgehoben, dass die Knallsignale durch eine mechanische Vorrichtung ersetzt werden könnten. Jede Locomotive müsste mit einem Anschlag versehen werden, welcher eine besondere Dampfpeife oder eine Dampflocke in Bewegung setzt, sobald der Anschlag von einem hervorragenden Gegenstand getroffen wird. Dieses Zeichen würde so lange ertönen bis der Locomotivführer dasselbe gehört hätte und durch einen angebrachten Griff abgestellt hat. Versuche damit wurden in England gemacht. Dadurch würde eine grössere Sicherheit erzielt werden als es bisher mit Knallsignalen möglich ist, insbesondere in dem Fall wo die Locomotive den Zug schiebt. Hingegen hätte diese Einrichtung den Nachtheil, dass die Locomotiven einen Mechanismus mehr mit sich führen müssten. Die gewöhnlichen Knallkapseln leiden durch Feuchtigkeit und werden durch längeres Aufbewahren oft unsicher. Deshalb verdient die Einrichtung erwähnt zu werden, bei welcher man die gewöhnliche Füllung durch Röhren ersetzt, die mit Knallquecksilber gefüllt und in die Kapsel verschlossen werden.

Die übrigen in der Schweiz vorgeschriebenen und vorkommenden Signale wurden durch Vorlegung der eidgenössischen Vorschriften, welche durch ihre Illustration grosse Heiterkeit erregten, summarisch durchgenommen, und insbesondere die selbstthätigen mechanischen Signale mit vorgeschobenen grünen Avertirungsscheiben hervorgehoben. Diese Distanzsignale benachrichtigen den Führer, bei dichtem Nebel und andern schwierigen Witterungsverhältnissen, an welcher Stelle der Strecke er sich befindet.

Weiter wurde von dem englischen Staff- und Blocksystem gesprochen, nach welchem die ganze Bahn in bestimmte Strecken getheilt wird, auf deren jeder sich nur je ein Zug befinden darf. Nach englischer Art wird die Bahn durch die Signale stets verschlossen und dem herannahenden Zuge muss Erlaubniss zur Weiterfahrt signalisirt werden, während nach dem auf dem Continent ursprünglich eingeführten und jetzt noch meistens gehandhabten System das umgekehrte stattfindet, d. h. die Bahn ist immer offen. Das Staffsystem besteht darin, dass der Führer ein für jede Abtheilungsstrecke ausschliesslich bestimmtes Zeichen oder Marke mitführen muss, welche er am Ende dieser Strecke dem nächsten zurückfahrenden Führer abgibt. In England wurde diese Einrichtung dadurch nothwendig, weil es viele Züge giebt, die nicht im Fahrplan vorkommen, indem jedes grosse Industrie-Etablissement seine Züge, sobald sie zusammengestellt sind, zur Anzeige und möglichst raschen Beförderung bringt.

Die Centralweichenstellungen wurden besonders hervorgehoben und ihre Einfachheit und absolute Sicherheit gerühmt. Der Vortragende zeigte die bekannte Cannonstreet-Station und die englische Centralstellung in Abbildungen vor, und bemerkte, dass nur durch diese Einrichtung der fabelhafte Verkehr der Londoner Personenstationen vermittelt werden kann.

Indessen sind alle, selbst die kleinen Stationen der englischen öffentlichen Bahnen mit dieser Einrichtung versehen. Die Haupt-Schwierigkeit ihrer Einführung für Continental-Verhältnisse besteht darin, dass man bestimmten Zügen auch genau bestimmte Weichenstrassen zuweisen muss und andere in der Centralstellung einbegriffene Weichen für diesen Zug gar nicht benutzen kann, worin eben die Sicherheit besteht. Dieser Schwierigkeit würde eine von Herrn Henning in Bruchsal erfundene Einrichtung abhelfen, bei welcher die Bewegung auf hydrostatischem Wege geschieht, und zwar so, dass man an der Centralstelle die Bewegung gewisser Weichen beliebig von dem übrigen System unabhängig machen kann, um sie mittelst eines einfachen Ventils mit der Bewegung der übrigen Weichen wieder augenblicklich zu verbinden, sobald es für nöthig erachtet wird. — Eine andere Combination wird in Frankreich versucht. Nach derselben wird eine bestimmte Weichenstrasse jedesmal mit einem einzigen Zug geöffnet oder geschlossen und die Hebel zu solchen Weichencomplexen stehen numerirt bei einander und werden von einem einzigen Wärter bedient.

Endlich wurde noch die Zugleine und die Intercommunication in den Zügen erwähnt, wobei der Vortragende bemerkte, dass diese in Expresszügen mit Coupésystem nothwendigen Einrichtungen bei dem amerikanischen Systeme ganz entbehrlich sind.

Die bereits erzielte Einheit in der Signalisirung wurde ebenfalls hervorgehoben.

Electrische Signal-Einrichtungen sollen in einer künftigen Sitzung an die Tagesordnung kommen, da ihre Einrichtung ohne Vorweisung der Modelle in der Regel nicht gut beschrieben werden kann und solche heute noch nicht beigebracht werden konnten.

In der Discussion wurde dem Vortrage die Bemerkung zugefügt, dass es zur Sicherheit beitragen würde, die beiden Bäume der Drahtzugbarriären unabhängig von einander zu bewegen und jeden einzelnen mit einem besonderen Drahtzug zu versehen. Bezüglich der Entbehrlichkeit der Zugleine wurde bemerkt, dass der Uetlibergbahn eine solche speciell vorgeschrieben wurde. Herr Professor Culmann fügte dem Vortrage eine humoristische Entstehungsgeschichte des Staffsystems bei. Er äusserte sich lobend über die Weichencentralstellungen und machte einige erklärende Bemerkungen über die Signale. Die Redner stimmten der Ansicht bei, dass Drahtzugbarriären nur da angewendet werden sollten, wo sie vom Wärter gesehen werden, und dass complicirte Constructionen vermieden werden sollten.

Die Sitzung war zahlreich besucht und die Versammlung bezeugte grosses Interesse an dem Vortrage.

\* \* \*

### Rechtsfälle.

*Das in Art. 5 des Bundesgesetzes über die Abtretung von Privatrechten vom 1. Mai 1850 den Eisenbahnen eingeräumte Recht zur Ausdehnung der Expropriation kann auch noch während des Recursverfahrens vor Bundesgericht in Anspruch genommen werden und es entscheidet das Bundesgericht, nicht der Bundesrath darüber, ob die Voraussetzungen desselben vorhanden seien.*

In Sachen R. in W. gegen die Nordostbahn hatte der Vertreter der letztern erst bei der Localbesichtigung durch die bundesgerichtliche Instructionscommission, gestützt auf Art. 5 des oben erwähnten Bundesgesetzes, das Begehren um Gesamtabtretung des R.'schen Besitzthums gestellt. R. widersetzte sich diesem Begehren als verspätet. Das Bundesgericht erklärte zwar diese letztere Ansicht für unrichtig, beschränkte aber seinen Entscheid doch auf die Entschädigung für die zum Bahnbau nothwendige Abtretung und verwies die Eisenbahngesellschaft im Uebrigen wieder an die Schatzungscommission, — indem es sich in der Begründung seines Urtheils folgendermassen aussprach:

1. Nach Art. 5 des Bundesgesetzes über die Abtretung von Privatrechten vom 1. Mai 1850 ist der Bauunternehmer berechtigt, wenn der durch die theilweise Enteignung eines