

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **43/44 (1904)**

Heft 9

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Eine wichtige Frage des schweiz. Eisenbahnbetriebes: Rechtsfahren oder Linksfahren? — L'architecture contemporaine dans la Suisse romande. II. — Die grösste Ausströmungsgeschwindigkeit elastischer Flüssigkeiten. — Miscellanea: Umbau der linksufrigen Zürichseebahn vor den Bundesbahnbehörden. Entwürfe für Neubauten auf städtischem Gelände in der Altstadt zu Frankfurt a. M. Die neuen Kanalbauten in Frankreich. Bollwerke aus Betoneisen. Eidg. Polytechnikum. Eine Fern-Warmwasserheizung in Dresden. Elektrizitätswerk mit Diesel-Motoren. Ueber die Finanzpolitik der schweizer. Bundesbahnen. Wasserversorgung von Apulien.

Gartenkunst an der grossen deutschen Kunstausstellung in Dresden 1904. Dampfturbinen für Tropedoboote. Umbau des Quai du Seuchet in Genf. Industriehafen in Köln. — Nekrologie: † Wilhelm Schell. — Literatur: Aenderung des Projektions-systems der schweiz. Landesvermessung. Heraldisches Ornament in der Baukunst. Säulenformen der ägyptischen, griechischen und römischen Baukunst. Altbürgerliche Baukunst. Eingegangene literarische Neuigkeiten. — Korrespondenz: Internationaler ständiger Verband der Schifffahrts-Kongresse. — Vereinsnachrichten: Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Eine wichtige Frage des schweizerischen Eisenbahnbetriebes: Rechtsfahren oder Linksfahren?

In Nr. 15, Bd. II der „Eisenbahn“ vom 16. April 1875 besprach ein Einsender, der mit — r zeichnete, die Frage des Rechtsfahrens und Linksfahrens auf den doppelspurigen Bahnstrecken und begründete dabei — nach der Meinung des Verfassers dieser Zeilen in ganz zutreffender Weise — die Ansicht, dass mit Rücksicht auf die rechtzeitige Wahrnehmung der Signale durch den auf der Lokomotive rechts stehenden Lokomotivführer, nur rechts gefahren werden sollte.

Zu dieser Zeit, sowie bis gegen das Ende des abgelaufenen Jahrzehnts, war in den Werken über Eisenbahnbetrieb fast allgemein die Ansicht vertreten, dass es gleichgültig sei, ob auf zweigeleisigen Bahnen rechts oder links gefahren werde. Es liess sich gegen diese Anschauung auch nicht viel einwenden, so lange nur wenige Signale zu beachten waren und die Bahnzüge nur mit geringen Geschwindigkeiten in grössern Intervallen verkehrten. Tatsächlich sind auch, und speziell bei uns in der Schweiz, bis gegen den Anfang der 80er Jahre auf Zwischenstationen sehr selten Signale aufgestellt worden.

Mit den gesteigerten Zugsgeschwindigkeiten und der in der Folge zur richtigen Sicherung des dichteren Verkehrs nötig gewordenen Vermehrung der Signale hat sich jedoch die Sachlage geändert, weshalb heute auch die Eisenbahnfachmänner derjenigen Länder, in welchen von jeher und auch gegenwärtig noch links gefahren wird, das Linksfahren als mit Nachteilen verbunden erklären¹⁾.

Die heutige rasche und dichte Zugfolge verlangt nicht nur auf allen Stationen Einfahrtssignale mit zugehörigen Vorsignalen, sondern auch Ausfahrtssignale aus den Stationen mit Vorsignalen für die ohne Anhalten durchfahrenden Züge. Die Signale sind damit so zahlreich geworden, dass der Lokomotivführer bei einer Geschwindigkeit von nur 60 km in der Stunde auf Hauptstrecken, auf denen auch Streckenblocksignale vorkommen, durchschnittlich jede Minute ein Signal (unter Umständen sogar mehr) zu beachten hat. Diese Häufung der Signale nimmt die Aufmerksamkeit des Lokomotivführers derart in Anspruch, dass es dringend nötig ist, alles zu tun, was die Signalbeobachtung erleichtern und damit die Betriebssicherheit erhöhen kann.

Wo sich der Führer auf der Lokomotive rechts und der Heizer links befinden, bietet die richtige Wahrnehmung der rechts neben dem zu befahrenden Geleise auf-

gestellten Signale keine Schwierigkeit, weil hiebei eine ungehinderte Beobachtung der Signale möglich ist. Sobald aber die Signale links stehen, wie es bei uns, wo auf den zweispurigen Linien links gefahren wird, der Fall ist, wird durch den Dampfdom und die Schornsteine, sowie bei den neuern Maschinen durch die hochliegenden, langen Kessel, dem Führer der Ausblick auf die Signale erschwert, ja oft fast verunmöglicht. Dem Heizer aber die Beobachtung der linksstehenden Signale zuzuweisen, ist nicht zulässig,

L'architecture contemporaine dans la Suisse romande.



Fig. 10. Pavillon de Préfargier. — Architecte M. Léo Châtelain à Neuchâtel.

weil dieser bei schnellfahrenden Zügen durch das Feuerungsgeschäft hinreichend in Anspruch genommen wird und überdies mit seinen oft von Feuer geblendeten Augen häufig nicht in der Lage wäre, die Stellung der Signale rechtzeitig mit Sicherheit zu erkennen.

Wohl mit Rücksicht auf diese Sachlage hat man auf den einspurigen Linien die Signale stets rechts der Fahr- richtung aufgestellt. Auf den zweispurigen musste dagegen von diesem Grundsatz abgegangen werden, weil sich bei dem geringen Geleiseabstand unmittelbar rechts neben dem zu befahrenden Geleise Signale nicht plazieren liessen. Wollte man die letztern rechts von dem Nachbargeleise aufstellen, so würden sie durch auf dem zweiten Geleise entgegenkommende und vorbeifahrende oder auf demselben haltende Züge verdeckt, was leicht zu Unfällen führen könnte und auch tatsächlich schon zu solchen geführt hat. Bei uns stehen demnach auf zweispurigen Strecken die Signale überall links von den zu befahrenden Geleisen, obwohl dies nach den vorstehenden Ausführungen erhebliche Nachteile in sich schliesst.

In England, wo, ebenso wie in Frankreich, auf den zweispurigen Linien gleichfalls links gefahren wird, hat man die daraus für die Signalbeobachtung erwachsenden Uebelstände dadurch vermieden, dass man den Lokomotivführer auf der Maschine links und den Heizer rechts plaziert. In Frankreich werden vielfach Signalausleger oder Signalbrücken angewandt, mit denen die Signale direkt über die zugehörigen Geleise gebracht werden. Ueberdies steht die französische Nordbahn im Begriffe bei einem grossen Teile ihres Lokomotivparkes den Platz des Führers ebenfalls nach links zu versetzen. Für den Heizer wird hiebei, wenn er nicht linkshändig ist, die Arbeit erschwert. Alle Nach-

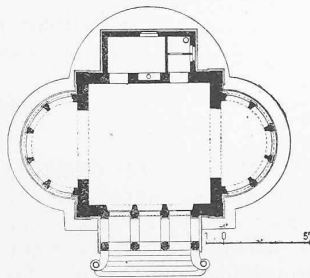


Fig. 11. Pavillon de Préfargier. Plan. — Echelle 1 : 400.

¹⁾ Siehe beispielsweise *Galine* in seinem Werk «Exploitation technique des chemins de fer, Paris 1903» wie auch *G. Becker* in seinen «vergleichenden Studien über Eisenbahnsignalwesen unter besonderer Berücksichtigung der deutschen, englischen, französischen und belgischen Signal-einrichtungen», Wiesbaden 1883.