

Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: 2 (1928)
Heft: 1

Rubrik: Verkehr = Trafic

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.01.2025

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

Eisenbahnverband angenommen wurden. Mit Rücksicht auf ausländische Bahnen mit Gleichstrom von 1500 Volt musste auch diese Heizspannung im internationalen Verkehr zugelassen werden, wodurch die Heizausrüstung der Wagen, die auf Strecken mit dieser Heizspannung übergehen sollen, wesentlich komplizierter und teurer wird, da u. a. auch ein Umschalter (für Spannung 1000 oder 1500 Volt) eingebaut werden muss.

Zurzeit sind allerdings bei weitem nicht alle in der Schweiz kursierenden Wagen der fremden Verwaltungen mit elektrischer Heizung ausgerüstet, so dass immer noch in vielen internationalen Zügen mit fremden Wagen Dampfheizwagen mitgeführt werden müssen.

Zu Beginn der Heizperiode 1927/28 waren vom Wagenpark der SBB und Postverwaltung mit elektrischer Heizung ausgerüstet

- 2080 Personenwagen,
 - 410 Gepäck- und Dienstwagen,
 - 300 Bahnpostwagen,
- ferner mit elektrischer Heizleitung
- 520 Güterwagen (Eilgutwagen).

Mit Einschluss der elektrischen Heizausrüstung der neuen Wagen werden die Ausrüstungskosten für die elektrische Zugheizung bis Ende 1928 etwa 12 Millionen Franken betragen, wobei zu beachten ist, dass die Herstellung aller Teile und die Montierung der Einrichtungen ausschliesslich im Inland erfolgt, wodurch eine grosse Anzahl Schweizerfirmen während mehreren Jahren beschäftigt werden konnten.

Die Betriebserfahrungen mit der elektrischen Zugheizung sind bis anhin durchwegs recht günstig. Bei Befolgung der von der Bahnverwaltung aufgestellten Bedienungsvorschriften sind Unfälle so gut wie ausgeschlossen, zumal da die nötigen Sicherheitseinrichtungen (automatisches Ausschalten bei Überlast und Kurzschluss) vorhanden sind. Für die Reisenden bietet die Zuverlässigkeit und leichte Regulierbarkeit der elektrischen Heizung, die « unsichtbar » wirkt — im Gegensatz zur Dampfheizung, die den Zugang zu den Wagen durch ausströmende Dampfvolken oft behindert — grosse Vorteile, so dass auch in dieser Hinsicht der elektrische Betrieb als ein bemerkenswerter Fortschritt zu würdigen ist.

VERKEHR / TRAFIC

Einführung des Befehlstabes auf den schweizerischen Bundesbahnen

Die Verwendung des Befehlstabes für die Zugsabfertigung hat bei ausländischen Bahnen günstige Ergebnisse gezeitigt.

In der Schweiz wird der Befehlstab ab 1. Februar 1928 versuchsweise auf den Strecken Zürich-Bern-Lausanne und Zürich-Thalwil-Ziegelbrücke eingeführt. Auf den Bahnhöfen und Stationen dieser Linien werden vom genannten Tage an keine der Zugsabfahrt vorausgehende Pfeifensignale mehr ertönen, vielmehr werden die Züge daselbst ohne die Abgabe hörbarer Signale und ohne den Ruf « Abfahren » abgefertigt. Die Abfertigung der Züge wird daher geräuschlos erfolgen. Im Hinblick auf diesen Umstand wird den Reisenden angelegentlich empfohlen, sich von ihren Begleitern womöglich vor dem Betreten des Bahnsteiges, oder doch sofort nach Eintreffen daselbst zu verabschieden. Das Einsteigen soll möglichst frühzeitig geschehen. Dadurch wird vermieden, dass Reisende auf dem Bahnsteig zurückbleiben. Durch Befolgung dieser Mahnungen kann das reisende Publikum zum fahrplanmässigen Verkehren der Züge wesentlich beitragen.

Bei diesem Anlass werden die Reisenden daran erinnert, dass das Besteigen eines in Gang gesetzten Zuges mit Lebensgefahr verbunden und verboten ist. Diese Gefahr besteht zufolge des raschen Anfahrens der elektrisch geführten Züge in weit höherem Grad als bei den Zügen mit Dampflokomotiven.

Mise à l'essai de la palette à signaux pour l'expédition des trains par les chemins de fer fédéraux

L'emploi de la palette à signaux pour l'expédition des trains par les chemins de fer étrangers ayant donné de bons résultats, les chemins de fer fédéraux ont décidé de l'expérimenter également, à partir du 1^{er} février 1928, sur les parcours Zurich—Berne—Lausanne et Zurich—Thalwil—Ziegelbrücke. Dès ce jour-là, le départ des trains ne sera donc plus précédé, aux gares de ces deux lignes, du traditionnel signal au sifflet. Les trains seront expédiés, au contraire, sans que l'on entend plus aucun signal acoustique ni l'ordre habituel de départ: « En route ». Le départ se fera sans bruit. Dans ces conditions, nous ne saurions recommander avec trop d'insistance aux voyageurs de prendre congé des personnes qui les accompagnent avant de parvenir sur le quai, ou tout au moins immédiatement après y être arrivés, et de monter en voiture le plus tôt possible. Ils éviteront ainsi le risque de voir partir leur train sans eux. En voulant bien se conformer à cette règle, le public contribuera largement, dans son propre intérêt, à l'observation de l'horaire.

À ce propos, nous nous permettons de rappeler à Messieurs les voyageurs qu'il est non seulement interdit, mais très dangereux de monter dans un train en marche. Ce danger est plus grand encore avec la traction électrique qu'avec la traction à la vapeur, à cause de la rapidité des démarrages.

Facilités accordées par les chemins de fer pour le transport de skis et de luges

Les chemins de fer fédéraux et la plupart des chemins de fer privés suisses accordent les facilités ci-après pour les skis et luges ordinaires que les voyageurs prennent avec eux pour leur propre usage, à l'exception des bobsleighs et skeletons:

1° Lorsqu'une voiture spéciale de III^e classe ou certains compartiments spéciaux de cette classe sont mis à la disposition des lugeurs ou skieurs, ceux-ci peuvent prendre avec eux leurs luges ou leurs skis comme colis à la main et les placer dans la voiture.

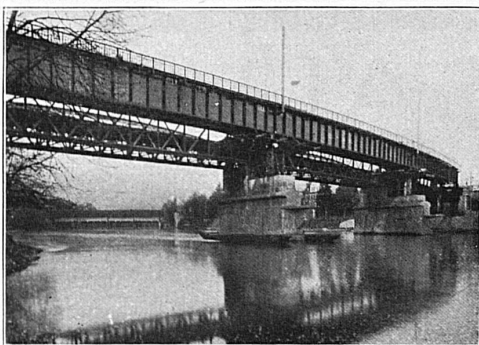
2° Cette faveur n'est toutefois pas accordée s'il s'agit de voitures ordinaires, destinées à tous les voyageurs. Par contre, les skis et luges peuvent être remis au fourgon pour y être transportés gratuitement. Dans ce cas, les voyageurs doivent remettre personnellement les objets au fourgon et en prendre aussi personnellement livraison; en outre, en cas de changement de train, ils doivent pourvoir eux-mêmes au transbordement. L'administration du chemin de fer décline toute responsabilité pour la perte de ces objets ou pour les avaries ou erreurs pouvant se produire pendant leur transport ou lors de la délivrance, à moins qu'une faute de sa part ne soit prouvée.

3° Les skis et les luges qu'on désire faire transporter gratuitement dans le fourgon doivent être munis de solides étiquettes-adresses indiquant distinctement le nom du propriétaire et la station destinataire. Des étiquettes établies spécialement à cet effet sont en vente dans les stations.

Les skis de deux ou plusieurs skieurs peuvent être remis au transport munis d'une seule étiquette-adresse, à la condition qu'ils soient soigneusement liés en un seul colis dans des conditions de fixité suffisante.

4° Les objets ne doivent être munis, lors de leur remise au transport, d'aucune ancienne étiquette ou adresse ne se rapportant pas au transport qui va se faire; s'il s'en trouve, le transport peut être refusé.

5° Chaque voyageur n'a droit au transport gratuit que de deux paires de skis au maximum ou d'une seule luge. Si une personne désire prendre, pour elle seule, un plus grand nombre de ces engins, elle a le choix, ou de consigner tous les objets comme bagages contre paiement des frais de transport, ou de remettre au transport gratuit le nombre d'objets admis (deux paires de skis ou une luge) et de consigner le reste comme bagages.



Neue Eisenbahnbrücke (Gäubahnbrücke) der SBB über die Aare bei Olten

Aktiengesellschaft der Maschinenfabrik von
Theodor Bell & Cie.
 Kriens (Luzern) Gegründet 1855

Eiserne Brücken- und Hochbaukonstruktionen
 Stauwehre // Masten // Ganze Fabrikbauten
 Druckleitungen für Wasserkraftwerke // Be-
 hälter für Wasser, Benzin, Laugen, Öle usw.

