Lawinen-Meldeanlage

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **- (1944)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-987772

Nutzungsbedingungen

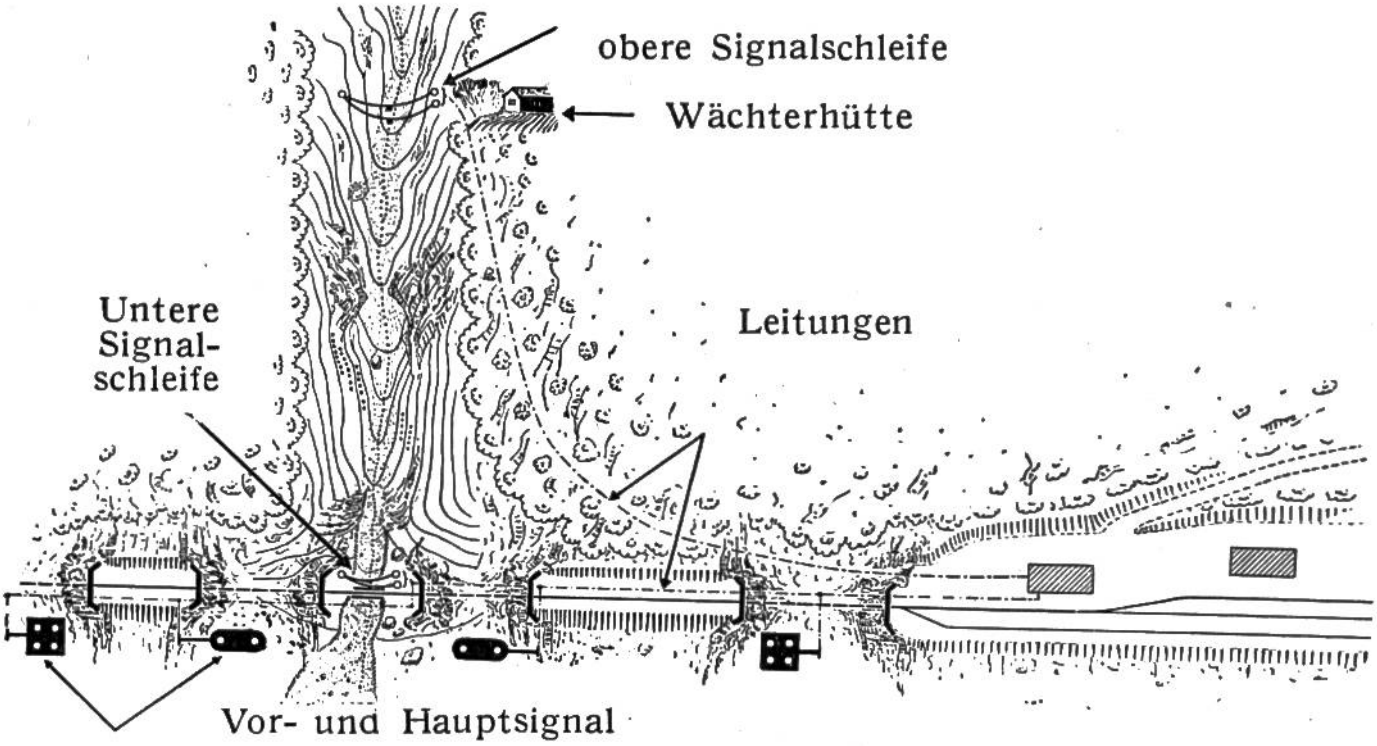
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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



LAWINEN-MELDEANLAGE.

Die wenigsten unserer jungen Leser werden sich darüber Rechenschaft geben, was für Anstrengungen und Überlegungen es gebraucht hat, um unsere Alpenbahnen so zu sichern, dass unvermutet niedergehende Lawinen den Verkehr nicht behindern oder sogar schwere Unglücksfälle verursachen. Vielerorts konnten die Bahnlinien durch geeignete, oft sehr kostspielige Verbauungen vor Lawinen geschützt werden. Manchmal ist dies jedoch technisch unmöglich. Für solche Fälle bleibt nichts anderes übrig, als die Züge selbst rechtzeitig vor einer niedergehenden Lawine zu warnen.

Die Firma Hasler A. G. in Bern hat zu diesem Zweck eine grossartige Signalanlage geschaffen, die sich bei dem Lawinenzug in Mahnkinn, auf der Walliserseite der Lötschbergbahnlinie, schon vorzüglich bewährte. Dieser Lawinenzug weist besondere Tücken in Form von zwei untereinanderliegenden Mulden auf. Eine erste Lawine muss zunächst die obere Mulde füllen, damit eine folgende Lawine die untere füllen kann. Erst wenn beide Mulden mit Lawinenschnee aufgefüllt sind, gleitet eine weitere Lawine mit grosser Wucht über sie hinweg und erreicht die Bahnanlagen. Tückischerweise löst sich diese Lawine immer nachts und konnte deshalb noch nie während des Absturzes beobachtet werden. Dem Lokomotivführer eines herannahenden Zuges wird nun

dennoch jede herabstürzende Lawine signalisiert, bevor diese die Bahnlinie erreicht. Zu diesem Zwecke ist im Lawinenzug in beträchtlicher Entfernung vom Geleise eine Signaldrahtschleife gespannt, die ständig unter Strom steht. Sobald eine Lawine den Draht zerreisst und somit dessen sogenannter Ruhestrom unterbrochen wird, erfolgt die Betätigung des Zeichengebers, der die entstandene Gefahr sofort signalisiert. Die Entfernung ist erfahrungsgemäss so gewählt, dass auch eine bereits in Bewegung befindliche Lawine einen gerade durchfahrenden Zug nicht mehr gefährden kann. Beidseitig von dieser gefährdeten Stelle sind an der Linie in bestimmtem Abstand je ein Hauptsignal und ein Vorsignal in Form von Licht-Tagessignalen aufgestellt. Bei Fahrtstellung zeigen alle Signale grünes Licht; wenn der Signaldraht durch eine Lawine zerrissen ist, zeigen die Vorsignale gelbes und die Hauptsignale rotes Licht. Die elektrische Schalteinrichtung befindet sich im Büro der nächstgelegenen Station und eine weitere Meldeeinrichtung in der Wohnung des Stationsvorstandes. Die Betriebsbereitschaft der ganzen Anlage wird dauernd automatisch überwacht. Zudem werden vom Stationspersonal täglich genau vorgeschriebene Kontrollen durchgeführt.

Um über die Geschwindigkeit dieser Lawine Angaben zu erhalten, ist in der Nähe des Geleises eine zweite Drahtschleife gespannt. Beim Zerreissen der oberen Drahtschleife wird ein Zeitmesser ausgelöst und beim Zerreissen der unteren gestoppt. Im Winter 1942 ging die Lawine nach längerer Unterbrechung wieder nieder. Mit der automatischen Stoppuhr konnte ihre Geschwindigkeit — es war eine Staublawine — mit 106 km/Std festgestellt werden.

In der Nähe der oberen Signalschleife steht an geschützter Stelle eine Wächterhütte mit einem Schaltkasten. Von hier aus können die Signale auch durch eine Wache betätigt werden. Dies ist nötig, wenn nach einer ersten niedergegangenen Lawine noch weitere zu gewärtigen sind, bevor die zerrissenen Signalschleifen wiederhergestellt werden konnten.

Diese neuartige Signalanlage hilft eine drohende Gefahr meistern und bewahrt die Bahn vor grossem Schaden.