Objekttyp: **AssociationNews**

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

Band (Jahr): **10/11 (1879)**

Heft 10

PDF erstellt am: **04.06.2024**

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

Gegen die Station zeigen die Orientirungssignale weisses Licht, resp. weisse Scheibe. Dieselben stehen rechts vom einfahrenden Zuge.

Bei Stationen, welche mit Wendescheiben versehen sind, können die obenerwähnten Signale weggelassen werden, insofern die vorhandenen Wendescheiben der an das Orientirungssignal gestellten Forderung hinsichtlich des Abstandes von der Station entsprechen.

§ 10. *Der Zug soll vor der Station halten.* Die Wendescheibe steht senkrecht oder quer auf das Geleise, bei Tage mit rother Scheibe, und bei Nacht mit rothem Licht gegen den Zug. Gegen die Station zeigt die Wendescheibe ein weiss und schwarzes Signal, resp. weisses Licht.

In der Ruhe sollen alle Wendescheiben ausnahmslos geschlossen sein, d. h. das rothe Haltsignal gegen den Zug geben.

Mit Wendescheiben sollen versehen sein: alle grössern Bahnhöfe, Anschlussstationen und wichtigeren Kreuzungs- und Zwischenstationen, auf welchen häufig manöverirt wird, oder die durch Tunnel, Curven u. dgl. maskirt sind.

Wo mehrere Linien in eine Station einmünden, hat jede derselben eine besondere Wendescheibe rechts von ihrem Einfahrtsgeleise anzubringen, wie denn überhaupt die Wendescheiben rechts von den einfahrenden Zügen stehen sollen.

Wo wegen zu grosser Entfernung oder zu starken Krümmungen die gewöhnlichen Wendescheiben schwer zu handhaben sind, sollen electrische Scheibensignale verwendet werden.

Auf kleinern Stationen, wo keine Wendescheiben bestehen, kann bei Nacht das Orientirungssignal mit rothem Licht versehen werden; bei Tage gelten die Vorschriften der §§ 5, 6 und 7.

§ 11. *Der Zug kann in die Station einfahren.* Die Wendescheiben dürfen nur geöffnet werden, wenn ein Zug in die Station eingelassen werden soll. Sie stehen alsdann parallel mit dem einfahrenden Zuge, bei Nacht mit weissem Licht gegen den Zug und grünem Licht gegen die Station.

Wendescheiben, welche, auf mindestens 500 m/ von der Einfahrtsweiche versetzt, als Orientirungssignal zu dienen haben, zeigen bei Nacht sowohl dem Zuge als der Station grünes Licht. Solche Wendescheiben sind im graphischen und im dienstlichen Fahrplan besonders anzugeben.

Im Bureau des Stationsvorstandes oder in dessen unmittelbarer Nähe soll eine electrische Controlvorrichtung die jeweilige Stellung der Wendescheibe anzeigen.

§ 12. *Zeichen für die Geleiserichtung beim Einfahren in die Stationen.* Mit Signalen sollen versehen sein alle Weichen, welche auf Haupt- und Ausweichgeleisen, sowie auf andern von regelmässigen Zügen befahrenen Geleisen angebracht sind.

Für Hauptgeleise, also bei directer Durchfahrt, steht die Signalscheibe, welche mit der Weichenzunge verbunden, parallel mit dem Geleise, bei Nacht mit weissem Licht gegen die Spitze. Für Abzweigungen steht die Signalscheibe senkrecht oder quer auf das Geleise und zeigt grüne Farbe, bei Nacht grünes Licht gegen die Spitze.

Für Abzweigungen in Güter-, Sack- und Nebengeleise jedoch, welche von den regelmässigen Zügen nicht befahren werden, steht die Signalscheibe quer zum Geleise und zeigt rothe Farbe, resp. rothes Licht, sowohl gegen die Spitze als gegen die Wurzel. Ueberhaupt sollen, behufs Controle durch den Stationsvorstand, bei Einfahrtsweichen und Hauptabzweigungen von der Mitte der Station aus die gleichen Farben sichtbar sein, wie gegen die Weichenspitze.

§§ 13 und 14 bleiben unverändert.

§ 15. *Bei Doppelspurbahnen, wenn das regelmässige Geleise unfahrbar ist, und bei Kreuzungsverlegungen.* Bei Tage wird eine rothe Signalscheibe vorn in der Mitte oben an der Rauchkammer aufgesteckt, bei Nacht das rothe Licht.

Von Kreuzungsverlegungen, sowie überhaupt von allen aussergewöhnlichen Kreuzungen, ist den Locomotivführern mittelst Einhändigung einer Kreuzungskarte, deren Empfang der Führer zu bestätigen hat, Kenntniss zu geben.

§ 16 bleibt unverändert.

§ 17. *Wenn ein Extrazug in gleicher Richtung folgt.* Bei Tage wird eine grüne Scheibe am hintersten Zugwagen von der Mitte nach links in der Richtung des Zuges, und bei Nacht wenigstens 60 c/m von der Mitte des Wagens nach links ein grünes Licht angebracht.

Von dieser ausserordentlichen Signalisirung ist der Locomotivführer schriftlich durch eine ihm übergebene Karte zu verständigen, und hat derselbe die Anzeige unterschriftlich zu bescheinigen.

§ 18. *Wenn ein Extrazug in entgegengesetzter Richtung kommt.* Bei Tage wird am hintersten Zugwagen hinten in der Richtung des Zuges von der Mitte nach links die rothe Signalscheibe angebracht, welche bei Nacht durch ein wenigstens 60 c/m von der Mitte des Wagens nach links angebrachtes rothes Licht zu ersetzen ist.

Auch von dieser ausserordentlichen Signalisirung ist der Locomotivführer durch eine ihm übergebene Karte zu verständigen, und soll er die Anzeige unterschriftlich bescheinigen.

§§ 19—27 bleiben unverändert.

§ 28. *Zeitpunkt des Inkrafttretens.* (Sämmtliche noch nicht zur Ausführung gelangten Bestimmungen der Signalordnung vom 7. September 1874, sowie alle Vorschriften dieser Ergänzung treten auf 15. Juni 1880 in Kraft.)

§ 29. *Signalvorschriften für Anschlussstrecken und Anschlussstationen.* In Fällen, wo eine oder mehrere Nebenbahnen, für welche der Bundesrath Ausnahmen von der allgemeinen Signalordnung gestattet hat, in eine andere Bahn einmünden, sind auf den mitbenutzten Bahnstrecken und Anschlussstationen die für die Hauptbahn gültigen Signalvorschriften massgebend.

* * *

Pariser Weltausstellung.

Vom Eidg. Generalcommissariate sind uns folgende Berichte von Schweiz. Mitgliedern der internationalen Jury zugekommen:

1. *Prof. Jul. Stadler.* — Möbel und Tapezierarbeiten. (Cl.17-18.)
2. *G. Kiefer-Bär.* — Kurzwaaren. (Classe 29.)
3. *J. Blumer-Egloff.* — Bonneterie, Lingerie, Strumpfwirkerei, Bekleidungsgegenstände. (Classe 37.)
4. *Em. Meyer.* — Bleiche, Färberei, Druck und Appretur. (Cl. 48.)
5. *D. Flückiger.* — Viehzucht. (Classe 78.)

* * *

Vereinsnachrichten.

Bernischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

57. Sitzung, vom 28. Februar 1879.

Anwesend 25 Mitglieder. Nach Eröffnung der Sitzung und Genehmigung des Protocolls hielt Hr. Oberingenieur v. *Salis* seinen in Aussicht gestellten „hydrotechnische Mittheilungen aus Obwalden" betitelten Vortrag.

Mit dem Hinweise darauf beginnend, dass zu den landschaftlichen Schönheiten dieses Thales die fliessenden Gewässer zur Zeit wenig beitragen, vielmehr dem Hydrotechniker bedeutende Aufgaben zu lösen bleiben, bevor es damit besser werde, verbreitete sich der Vortragende zunächst über das ausgeführte Verbauungswerk des Egbaches zu Lungern. Dann machte er Mittheilungen über die schon im letzten Jahrhundert begonnene und erst 1836 wirklich zu Stande gebrachte Tieferlegung des Lungernsees, sowie eine ähnliche kleinere Unternehmung betreffend die Austrocknung eines Weihers bei Giswyl und erwähnte auch einer kleinen — bei diesem Orte, nämlich von der Einmündung der kleinen Melchaa und des Laubaches in die Aa bis zur Mündung dieser letztern in den Sarner-See — neuestens ausgeführten Flusscorrection. Bei Sarnen gelangte er zu der grösseren, die Aa und Melchaa betreffende Corrections-Unternehmung, deren Ausführung mit Hülfe von Bundesbeiträgen zunächst bevorsteht, und mit der auf die Ablenkung der Ausmündung der grossen Schlieren in Verbindung steht, während die Correction und Verbauung der kleinen Schlieren bei Alpnacht als besondere Unternehmung, weil mit selbstständigem Abflusse nach dem See, ebenfalls zur Ausführung kommt. Den vorgelegten Plänen wurden vom Vortragenden die nöthigen Erläuterungen und Begründungen beigefügt.

Hr. v. Salis erntete für seinen Vortrag die grösste Anerkennung aller Anwesenden. Schluss der Sitzung gegen 11 Uhr. *A.*

Ein Bericht über die Sitzung der Section Waadt am 1. März musste wegen Raummangel verschoben werden.

* * *

Chronik.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 31,10 m/, Airolo 5,10 m/, Total 36,20 m/, mithin durchschnittlich per Arbeitstag 5,17 m/.

Es bleiben noch zu durchbohren bis zur Vollendung des Richtstollens 2 338,10 m/.

Hiezu als Beilage: **Briefpapierprobe von Schleicher & Schüll in Düren.**

Druck und Verlag von Orell Füssli & Co. in Zürich.