

Verschiedenes = Divers = Notizie varie

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Technische Mitteilungen / Schweizerische Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe = Bulletin technique / Entreprise des postes, téléphones et télégraphes suisses = Bollettino tecnico / Azienda delle poste, dei telefoni e dei telegrafi svizzeri**

Band (Jahr): **64 (1986)**

Heft 4

PDF erstellt am: **10.07.2024**

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.

Verschiedenes – Divers – Notizie varie

Die Schweizerischen Fernmeldedienste im Jahre 1985

Les Services des télécommunications suisses en 1985

	1984	1985	Veränderung – Variation		
			1985		1984
			absolut absolue	%	%
1. TELEFON – TÉLÉPHONE					
1.1 Gesprächsverkehr ¹⁾⁴⁾ – Conversations téléphoniques ¹⁾⁴⁾					
Ortsgespräche – Conversations locales in/en 1000	1 381 538	1 408 439	26 901	1,9	4,5
Inländ. Ferngespräche ⁶⁾ – Convers. interurb. intérieures ⁶⁾ in/en 1000	5 577 113	5 894 941	317 828	5,7	2,0
Internat. Gespräche ⁶⁾ – Conversations internationales ⁶⁾					
Ausgang – Sortie in/en 1000	675 747	729 941	54 194	8,0	11,2
Eingang ⁴⁾ – Entrée ⁴⁾ in/en 1000	582 136	650 000	67 864	11,7	7,7
1.2 Anschlüsse ²⁾⁵⁾ – Raccordements ²⁾⁵⁾	3 184 401	3 277 026	92 625	2,9	2,9
1.3 Stationen ²⁾⁵⁾ – Postes ²⁾⁵⁾	5 269 695	5 435 820	166 125	3,2	3,1
1.4 Autorufanschlüsse ⁵⁾ – Postes d'appel des automobiles ⁵⁾	9 625	9 816	191	2,0	7,1
1.5 NATEL-Anschlüsse – Raccordements NATEL	8 096	8 605	509	6,3	12,3
2. TELEGRAF – TÉLÉGRAPHE					
Inländische Telegramme ¹⁾ – Télégrammes intérieurs ¹⁾	1 065 053	1 053 003	–12 050	–1,1	17,8
Internationale Telegramme ¹⁾ – Télégrammes internat. ¹⁾					
Versand – Expédition	648 444	642 105	–6 339	–1,0	–2,4
Empfang – Réception	492 324	441 520	–50 804	–10,3	–10,1
3. TELEX¹⁾ – TÉLEX¹⁾					
3.1 Inländ. Verbindungen ⁶⁾ – Communications intérieures ⁶⁾ in/en 1000	77 119	83 261	6 142	8,0	6,5
Internat. Verbindungen ⁶⁾ – Communications internationales ⁶⁾					
Ausgang – Sortie in/en 1000	70 295	74 164	3 869	5,5	4,9
Eingang ⁴⁾ – Entrée ⁴⁾ in/en 1000	78 156	83 000	4 844	6,2	6,5
3.2 Teilnehmer ³⁾⁵⁾ – Abonnés ³⁾⁵⁾	37 385	39 011	1 626	4,3	4,0
4. RUNDSPRUCH – RADIODIFFUSION					
Rundspruchhörer ⁵⁾ – Auditeurs de radiodiffusion ⁵⁾	2 422 671	2 467 277	44 606	1,8	1,8
5. FERNSEHEN – TÉLÉVISION					
Fernsehteilnehmer ⁵⁾ – Téléspectateurs ⁵⁾	2 139 758	2 186 468	46 710	2,2	2,1

¹⁾ Ohne taxfreien Verkehr – Trafic franc de taxe non compris

²⁾ Dienstliche Stationen inbegriffen – Postes de service compris

³⁾ Ohne dienstliche Anschlüsse – Sans raccordements de service

⁴⁾ Für 1985 approximativ – Approximatif pour 1985

⁵⁾ Ende Jahr – A la fin de l'année

⁶⁾ Taxminuten – Minutes taxées



Fig. 1
Signale des neuen Systems auf der Strecke Leuk-Visp, die mit 160 km/h zu fahren erlauben

Elektronik lenkt Züge

Oskar STALDER, Bern

Die Eisenbahnen in der Schweiz bewältigen täglich grosse Verkehrsmengen. Zum Lenken dieser Verkehrsströme wird Elektronik eingesetzt. Im folgenden wird ein Überblick über die technischen Mittel gegeben.

Der Verkehr auf dem ganzen Netz der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) von rund 3000 km ergaben 1985 Verkehrsströme von über 220 Mio Passagieren und rund 43 Mio t Gütern. Personen und Güter zusammen als Anhängelast der Züge umgerechnet und einschliesslich der zurückgelegten Transportwege ergaben mehr als 37 Mia Bruttotonnenkilometer. Diese Transportmenge verteilt sich zu 55 % auf den Personen- und zu 45 % auf den Güterverkehr.

1 Mittel zum Lenken

1985 waren allein in den Knotenpunkten Lausanne, Bern, Basel und Zürich zusammen täglich über 3300 Züge zu lenken. Diese wurden von rund 10 000 Signalen von Bahnhof zu Bahnhof geführt. Die Signale sorgen für pünktliches Verkehren, aber auch für jederzeit genügende räumliche Distanz zu andern Zügen. So dienen die Signale neben Lenkfunktionen auch der Sicherheit. Sie werden von 864 Stellwerken aus gesteuert, die für die Sicherheit in ihrem Bereich sorgen. Die Strecken sind beinahe zu 100 % durch den Streckenblock gesichert, der dort die analogen Funktionen übernimmt. Diese zwei Elemente – Stellwerk und Streckenblock – sind moderne Automaten, mit denen die Fahrwege der Züge eingestellt und gesichert werden. Sie stellen die Basisfunktionen sicher und entsprechen strengen gesetzlichen Auflagen.

Im Wallis kann unter anderem dank neuen Typen von Signalen zum erstenmal auf einer SBB-Strecke mit 160 km/h planmässig gefahren werden. Ein farbiges Licht gibt die Fahrerlaubnis, und eine leuchtende Ziffer zeigt die Maximalge-

schwindigkeit an (Fig. 1). Moderne Glasfasertechnik erlaubt die wirkungsvolle Darstellung der Zahlen. Die Signale sind Elemente eines zu testenden neuen Signalsystems, das 1986 auch noch zwischen Dübendorf und Uster ausprobiert wird.

Im Steuerbereich der Stellwerke hat die Elektronik eben einzudringen begonnen. Im praktischen Einsatz übernimmt sie vorerst das Zählen der Achsen für den automatischen Streckenblock. Nur wenn gleichviel Achsen in einem Streckenabschnitt ausgezählt werden, wie ein paar Minuten vorher am andern Ende eingezählt worden sind, wird der Abschnitt für eine nächste Zugfahrt freigegeben.

2 Elektronik zum Lenken

Elektronik begann ihren Einzug im Bereich der direkten Lenkung der Züge vor rund 20 Jahren mit der Automatisierung der Basisfunktionen. Als erstes kamen elektronische Fernwirkssysteme zum Einsatz. Damit werden Stellwerke in kleineren Bahnhöfen von einem zentralgelegenen, grossen Knotenbahnhof aus ferngesteuert. Zum Beispiel lenkt in Genf ein Mann die Züge auf der Strecke bis Nyon. So müssen die Stellwerke der vier Zwischenbahnhöfe am Ort nicht mehr für jede Zugfahrt bedient werden. 1987 wird noch die neue Strecke zum Flughafen Genf-Cointrin hinzukommen. Mit dem Fernsteuern kann der Verkehr auf den Strecken und im Knoten besser gelenkt werden, da bessere Informationen und eine umfassendere Übersicht über die Verkehrslage vorhanden sind (Fig. 2). Gleichzeitig wird damit auf den kleinen Bahnhöfen Personal eingespart oder für einen besseren Kundendienst freigegeben.

Die elektronischen Fernwirkeinrichtungen der *Integra Signum* oder *Siemens-Albis* greifen die Zustände an den örtlichen Stellwerken ab und übertragen diese seriell über zwei Adern ins Zentrum auf Anzeigetafeln. Von dort werden die Befehle analog nach aussen übermittelt. 1985 waren bei den SBB rund 70 Fernsteuerzentren in Betrieb, die laufend nach einem netzweiten Konzept weitergebaut werden. Beispiele dazu sind Zürich-Oerlikon mit 11, Olten mit 5 oder Lausanne mit 10 ferngesteuerten Bahnhöfen und Abzweigungen.

In den Fernsteuerzentren werden die Gleisanlagen und ihre betrieblichen Zustände auf synoptischen Tafeln angezeigt. Die Befehle werden auf den gleichen Tafeln durch gleichzeitiges Drücken je einer Taste beim Start- und beim Zielort einer Zugfahrt erteilt. Die Elektronik

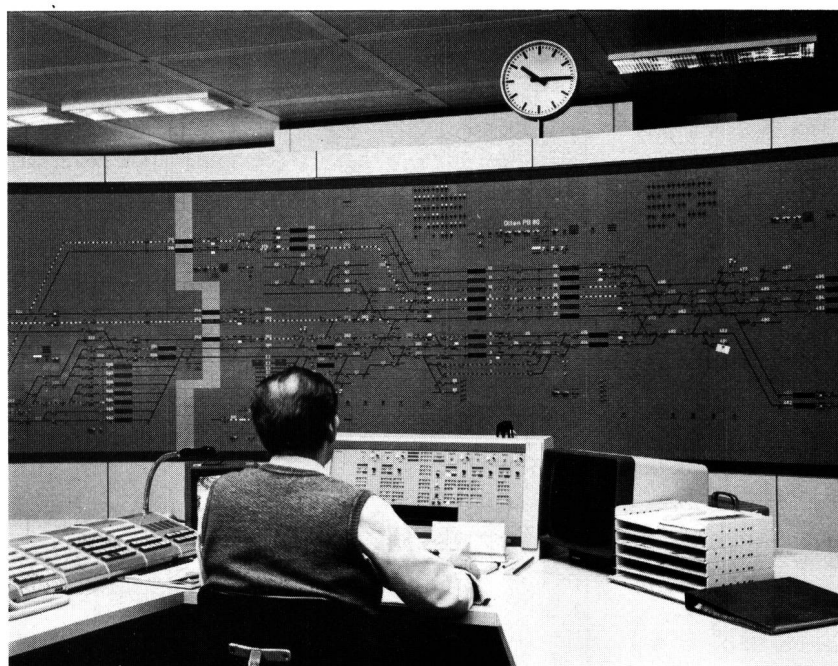


Fig. 2
Fernstellwerk Olten zum Steuern der Bahnhöfe der Region mit Informationsanzeige auf synoptischer Tafel

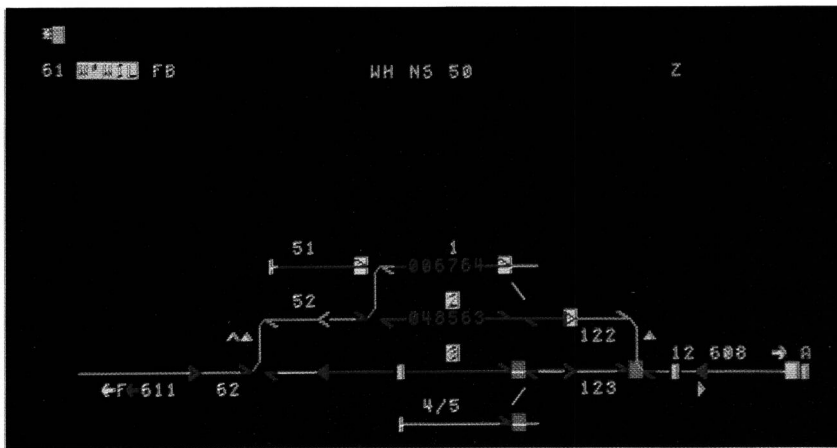


Fig. 3
Lupendarstellung aller Details des Bahnhofes Walchwil auf dem Farbbildschirm im Fernsteuerzentrum Arth-Goldau

hilft hier vor allem für grosse Bereiche, die Bedienung zu erleichtern. Über eine Schreibmaschinentastatur wird der Befehl mit den Adressen von Start- und Zielpunkt alphanumerisch eingetippt. Ein Mikrorechner setzt diese Eingaben in Tastenbefehle um und aktiviert die betreffenden Tasten beziehungsweise ihre Schaltglieder. In Oerlikon, Sargans, Olten und Arth-Goldau arbeiten Produkte von Integra Signum mit Rechnern der PDP-11-Familie von *Digital Equipment* (DEC), in Genf werden von 1987 an Siemens-Mikrorechner die analogen Funktionen wahrnehmen.

Ein weiterer Schritt mit Elektronik wurde 1985 gemacht: die Anzeigetafel wurde teilweise durch einen farbigen Bildschirm ersetzt: das Farbsichtgerät. Auf ihm sind die Gleise, Weichen und Signale der zu steuernden Station schematisch in verschiedenen Farben dargestellt. Teile des Gleisbildes lassen sich auch vergrössert darstellen, um Einzelheiten wie durch eine Lupe deutlich erkennbar zu machen (Fig. 3). Die Elektronik ermöglicht hier auf kleinerem Raum eine bessere Darstellung der Informationen.

Viele Züge zusammen ergeben die zu lenkenden Verkehrsströme. Dabei hat jeder Zug einen Namen – eine Nummer. Diese wiederholt sich täglich und bezeichnet ihn eindeutig auf dem ganzen Netz. In grossen Knoten oder auf dichtbefahrenen Strecken gehört auf dem Stellstisch, der Panoramatafel oder auf dem Farbsichtgerät auch die Zugnummer zur angezeigten Information (Fig. 4). Diese Nummer «wandert» mit dem Zug auf der Anzeige und erlaubt jederzeit eine sichere Identifikation. Für diese Funktion ist seit bald 20 Jahren ebenfalls Elektronik im Einsatz. Die neusten Systeme lösen die Aufgabe mit Mikrocomputern.

Mit der Zugnummer wird der Zug identifiziert, und für jeden Zug ist täglich ein bestimmter Fahrweg eingeplant. In grossen Knoten, mit vielen Verzweigungen und Fahrmöglichkeiten sowie grossen Verkehrsströmen, bietet es sich an, die Zugnummer für die automatische Lenkung der Züge einzusetzen. Die Nummern werden von Rechnern analysiert, und auf-

grund der Informationen einer Datenbank werden die Züge automatisch gelenkt. Das heisst, die Befehle gelangen ohne menschliches Zutun an das Stellwerk, sobald der Zug im gesteuerten Bereich auftaucht. Dabei wird jeder Zug vom Rechner selbsttätig vom «Einbruchsort» in den Kontrollbereich der Zuglenkung auf den definierten Fahrwegen ohne Umwege und ohne Berücksichtigung von Prioritäten zum Ziel gelenkt. Der vorgesehene Fahrweg wird unabhängig vom Einfahrgleis angesteuert. Dabei werden betriebliche Entscheidungssituationen nach dem einfachen Kriterium der Ist-Reihenfolge – «first in – first out» – gelöst. Das Einstellen der einzelnen Fahrstrassenabschnitte von Signal zu Signal läuft dem Zug um eine von örtlichen Gegebenheiten bestimmte Anzahl Abschnitte voraus, was dem Lokomotivführer eine gleichmässige Fahrt erlaubt. Bei fahrplanmässigem Halt wird die Ausfahrt erst nach einer Bereitschaftsmeldung des Fahr-

dienstleiters vom Rechner eingestellt, der dadurch allfällige Konflikte lösen kann. In Zürich-Oerlikon steht eine solche Anlage mit DEC-Rechnern und Integra-Software und im Raum Olten eine von Siemens-Albis mit vereinfachter Funktion in Betrieb. Weitere Anlagen laufen oder sind im Bau in Sargans, Arth-Goldau, Bern, Genf, Winterthur und Luzern.

Fernsteuerzentren sind für Knotenpunkte oder Streckenteile verantwortlich. Sie werden netzweit durch Zugüberwachungen koordiniert, so in Lausanne, Luzern und Zürich. Diese Zentren werden manuell betrieben. Mit der Zürcher S-Bahn wird eine Betriebsleitzentrale für die Ostschweiz konzipiert. Mit Hilfe der Elektronik sollen dort alle Daten über den Betriebsablauf gesammelt und mit dem geplanten Normalablauf verglichen werden. Daraus abgeleitet lassen sich dann rechtzeitig Eingriffe zur Korrektur vornehmen. Dadurch werden zum Vorteil der Bahnkunden eine höhere Genauigkeit und bessere Informationen, für das Unternehmen SBB eine gute Nutzung von Anlagen und Rollmaterial erreicht.

3 Zugfunk

Neben den direkten Steuermitteln für die Verkehrsströme gelangen bei den SBB leistungsfähige Fernmeldeeinrichtungen zum Einsatz. Die Elektronik dient hier sowohl der Übertragung als auch der Vermittlung. In den nächsten Jahren wird netzweit der Zugfunk eingeführt (Fig. 5). Er ermöglicht rasche und kompetente Information der Reisenden in den Zügen, rasche Verständigung bei Betriebsstörungen und Verflüssigung des Verkehrs durch verfeinerte Informationen für den Lokomotivführer. Von den Betriebsleit- und Fernsteuerzentren aus sind direkte Verbindungen mit allen Zügen des Bereichs möglich, wobei sich die Züge selektiv mit der Zugnummer aufrufen las-

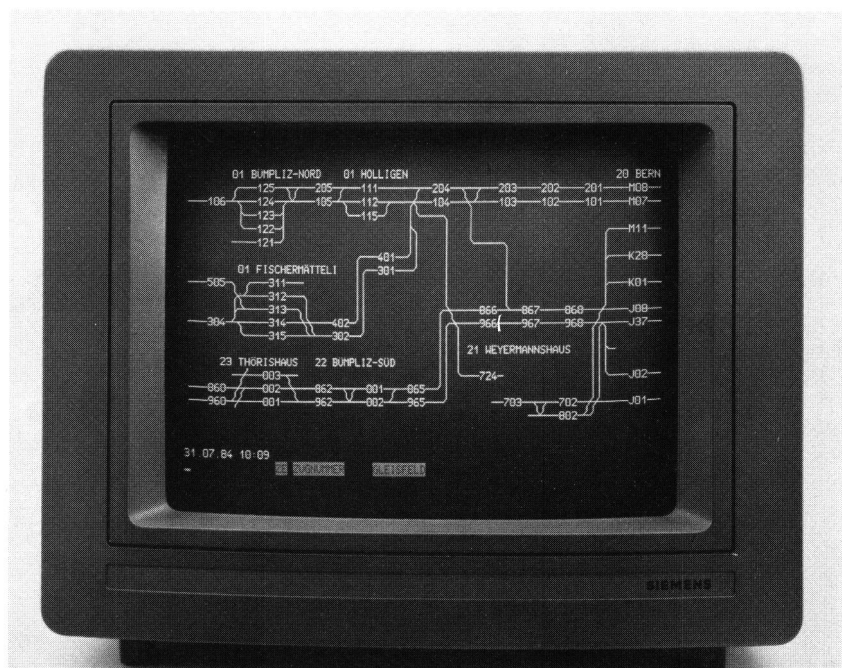


Fig. 4
Zugnummernanzeige auf Monitor

sen. In den Tunnels werden Strahlungskabel verlegt, die gleichzeitig auch dem öffentlichen Telefon im Zug dienen, dessen Einführung für bestimmte Züge geplant ist. Für das System Zugfunk hat die AG Brown, Boveri & Co (BBC) die Gesamtverantwortung übernommen, und die Autophon AG liefert gewisse Komponenten.

4 Elektronik zum Sichern

Neben den Lenkfunktionen decken die Stellwerke – wie eingangs erwähnt – auch Sicherheitsfunktionen ab. Sie schliessen «feindliche» Fahrten aus, erzwingen räumliche Abstände zwischen den Zügen und steuern Weichen und Signale. Gesetzliche Auflage ist dabei, dass technische Ausfälle nicht zu Gefährdungen des Zugverkehrs führen dürfen. Seit über 100 Jahren wurde dazu die Eisenbahnsignaltechnik weiterentwickelt, die ein fail-safe-Verhalten beinhaltet und heute vorwiegend mit speziellen Relais arbeitet.

Vor rund 10 Jahren wurden für Eisenbahnen die ersten sicheren Rechnersysteme mit Prozessrechner realisiert (Tab. I). 1978 kam in Göteborg (Schweden) das erste elektronische Stellwerk zum Einsatz (Fig. 6). Seither wurden weltweit elf weitere elektronische Stellwerktypen bekannt, sei es als realisierte Anlage oder als Projekte (Tab. II).

Tabelle I. Sichere Rechneranwendungen bei europäischen Bahnen bis 1980

Bahn	Einsatzgebiet	Hersteller	Inbetriebnahme
DB	Zugbeeinflussung (linienförmig) [Bodenausrüstung]	Siemens und SEL	1972
SNCF	Farbsichtgerät	CSEE	1976
SJ	Stellwerk	LM Ericsson	1978
SJ	Zugbeeinflussung (punktformig)	LM Ericsson	1979
DSB	Stellwerk	DSI	1980
BR	Funkblock	ML Engineering	1980



Fig. 5
Zugfunk

Zum Erreichen des fail-safe-Verhaltens müssen diese Systeme ein spezielles Konzept aufweisen. Trotzdem moderne Rechner zuverlässig arbeiten, gilt es Ausfälle, die nicht vorhersehbar sind, zu erkennen und anschliessend entsprechend zu reagieren. Es gibt verschiedene Arten, dieses Systemverhalten zu erzielen; sämtliche Lösungswege enthalten Redundanz in irgendeiner Form. Redundanz bedeutet in diesem Zusammenhang, dass ein Hardwareausfall dank verschiedener Bearbeitungswege entdeckbar wird. Es sind im wesentlichen drei Sicherheitskonzepte bekannt:

A Ein Prozessor mit einem Programm und intensivem, dauerndem Test des Prozessors mit externer Überwachungs-Hardware.

B Ein Prozessor mit zwei unterschiedlichen (diversen) Programmen, die seriell ablaufen und die gleichen Funktionen umfassen, sowie wenig externe Überwachungs-Hardware.

C Mehrere identische Prozessoren mit identischen, parallellaufenden Programmen, wobei jede Operation vergli-

chen wird, sei es innerhalb der Rechner, sei es durch externe Vergleiche.

Die SBB haben 1985 bei Siemens-Albis eine elektronische Stellwerkanlage für den Personenbahnhof Chiasso bestellt, die nach dem Konzept C arbeitet. Sie wird 172 Weichen, 51 Haupt- sowie 253 Zwergsignale umfassen und 1989 in Betrieb gehen. Die Integra-Signum wird eine ähnliche Anlage in einem Ostschweizer Bahnhof bauen. Sie setzt ein Lizenzprodukt der LM Ericsson ein, das nach dem Konzept B arbeitet.

Die SBB werden damit bald über Erfahrungen mit verschiedenen Sicherungskonzepten verfügen. Mit Hilfe der Elektronik ist es künftig möglich, wirtschaftlichere Lösungen zu realisieren und dabei nichts an Sicherheit zu verlieren.

Tabelle II. Rechnerstellwerke

Eisenbahn, Ort	Hersteller	Inbetriebnahme	Sicherheitskonzept
SJ, Göteborg	LM Ericsson, Schweden	1978	B
DSB, Herning	DSI, Dänemark	1980	B
Eisenbahn + Häfen, Duisburg	Siemens, Westdeutschland	1983	C
Conrail, Chili Junction	GRS, USA	1984	A
BR, Leamington Spa	GEC/Westinghouse-Signals, UK	1985	C
SNCF, Châteauroux	CSEE, Frankreich	1985	B
JR, Higashi Kanagawa	JASI, Japan	1985	C
Div. USA	Union Switch and Signals, USA	1985	A
DB, Murnau	Siemens, Westdeutschland	1985	C
LRT, Neasden	Westinghouse Signals, UK	1986	C
SATS	Telkor, Südafrika	1986	C
DB, Neufahrn	SEL, Westdeutschland	1986	C
DB, Dieburg	AEG, Westdeutschland	1987	C



Fig. 6
Bedienteil und Anzeige des ersten Rechner-Stellwerkes der Welt in Göteborg

Adresse des Autors: Oskar Stalder, Ing. REG, Generaldirektion SBB, Chef der Sektion Stellwerke, Mittelstrasse 43, 3030 Bern.