

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Band: 16/17 (1882)
Heft: 11

Sonstiges

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: 19.11.2024

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

Miscellanea.

Continuirliche Bremsen. — Nachdem die seit fünf Monaten auf der Strecke Bern-Chaux-de-fonds versuchsweise eingeführte automatische Frictions-Schnellbremse, System Heberlein, vollständig günstige Resultate ergeben hat, ist von der Direction der Jura-Bern-Luzern-Bahn die successive ausgedehntere Anwendung dieser continuirlichen Bremse beschlossen worden. — Auf den diesjährigen Sommerkurs sollen zunächst die Schnell- und Personenzüge der Linie Bern-Luzern mit der Heberleinbremse ausgerüstet werden. — Dieses energische und zuverlässige Bremsmittel, welches viel rascheres Anhalten auf den Stationen und schnellere Fahrt in den starken Gefällen gestattet, ermöglicht die bisherige Fahrzeit der auf sämtlichen Stationen anhaltenden Personenzüge erheblich zu reduciren und zwar für die 95 km lange Strecke Bern-Luzern — mit 17 Zwischenstationen und langen Gefällen von 20 ‰ — von ca. 3 1/2 auf 3 Stunden. — Es geht hieraus hervor, dass die continuirlichen Bremsen nicht nur für Schnellzüge, sondern insbesondere für solche Personenzüge von hohem Werthe sein können, welche auf vielen, dicht auf einander folgenden Stationen anhalten müssen und dabei erfahrungsgemäss auf den Zwischenstrecken oft grössere Maximalgeschwindigkeiten erreichen, als die eigentlichen Schnellzüge.

Electriche Beleuchtung. — Nach dem „Mon. d. Str. ferr.“ wird der Mailänder Bahnhof demnächst durch vier grosse electriche Lampen mit einer Gesamtlichtstärke von 24000 Kerzen erleuchtet werden. Anlagekosten 66550 Lire; jährliche Betriebskosten 15168 Lire.

Sicherung des Eisenbahnbetriebs in Deutschland. — Im preussischen Staatshaushaltsetat pro 1882/83 figurirt, wie die „Deutsche Bauzeitung“ mittheilt, ein Posten von 600000 Mark für Herstellung von Central-Weichen- und Signalapparaten. Es wird zu demselben in den „Erläuterungen“ bemerkt, dass, nachdem auf derartige Anlagen in den vorhergehenden Jahren bereits 700000 M. verwendet worden seien, die Betriebssicherheit damit erhöht und die Bedienungskosten der Weichen und Signale sich vermindert hätten, es geboten erscheine, mit der Einführung solcher Apparate in grösserem Umfange vorzugehen, um die vollständige Ausrüstung der sämtlichen für Rechnung des Staats verwalteten Bahnen mit denselben — soweit ein Bedürfniss dafür vorliege — innerhalb der nächsten Jahre zum Abschluss zu bringen.

Gotthardbahn. — Mit dem 15. April wird die Theilstrecke Bellinzona-Lugano (Monte Cenere-Bahn) dem Verkehr eröffnet. — Ueber das beim Betrieb der Gotthardbahn zur Anwendung kommende Bremsensystem soll ein definitiver Entscheid noch nicht gefasst sein. Zuerst kam die continuirliche Bremse von Heberlein in Betracht, dann, namentlich auf Betreiben der Schweiz. Centralbahn, welche von Basel aus durchgehende Züge einrichten will, wurde der Luftbremse von Hardy der Vorzug eingeräumt. Nun sollen voraussichtlich beide Systeme zur Anwendung kommen, das eine für durchgehende Schnellzüge, das andere für den gewöhnlichen Betrieb. — Laut Verfügung des schweiz. Eisenbahndepartements wird das sogenannte Pressel-Kauffmann'sche Tunnelprofil, von dem man seiner Zeit so grosses Aufsehen machte, dem vollständig ausgemauerten Profil weichen müssen, so dass nachträglich noch 1568 m auszumauern sind, nämlich: 45 m im Pfaffensprung-, 43 m im Leggistein-, 239 m im Naxberg-, 306 m im Freggio-, 269 m im Prato-, 230 m im Pianotondo- und 436 m im Travi-Tunnel.

Quaibaute in Zürich. — Die Ausfüllungs-, Mauerungs- und Strassenarbeiten der Quaiaunternehmung sind auf dem Submissionswege ausgeschrieben. Betrag des Voranschlags 2260000 Fr. Das einlässlich ausgearbeitete 49 Druckseiten haltende Pflichtenheft kann beim Quaiingenieur Herrn A. Bürkli-Ziegler bezogen werden (vide Inserat).

Erbauung eines Kristallpalastes in St. Cloud bei Paris. — Das schon lange gehegte Project der Erbauung eines Kristallpalastes in einem Theile des reservirten Gartens von St. Cloud sieht nach den „Basler Nachrichten“ endlich seiner Ausführung entgegen. Die Regierung hat sich mit dem ihr vorgelegten Plane einverstanden erklärt und kommt so den Wünschen der Bewohner von Paris und St. Cloud und der nächstgelegenen Ortschaften entgegen. Die traurigen, zerfallenen Ueberreste des alten Schlosses werden also verschwinden. Der Park wird aus seinem vernachlässigten Zustande in eine den heutigen Anforderungen entsprechende Anlage umgestaltet, dabei aber mit

Schonung für die Ortsverhältnisse und die Wegsamkeit verfahren werden. Ein grosses unentgeltliches Museum ist in den neuen Baulichkeiten projectirt. Für gewisse Bevölkerungsklassen wird der Eintritt in den Palast freigegeben oder doch dessen Preis sehr herabgesetzt werden.

Der Sicherung des Eisenbahnverkehrs in Frankreich wird bekanntlich von Seite des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten stets eine auch anderwärts Nachahmung verdienende Aufmerksamkeit gewidmet. Wir haben nie unterlassen, von den bezüglichen Schritten Notiz zu nehmen und thun dies nun auch nachträglich mit Rücksicht auf ein im „Journal officiel“ veröffentlichtes Circular an die französischen Eisenbahngesellschaften, welches das Datum vom 29. Januar dieses Jahres trägt. Dasselbe verweist auf die unsern Lesern aus Bd. XIII, Nr. 15 bekannte Verfügung vom 13. September 1880, in welcher die Eisenbahngesellschaften aufgefordert wurden, das *Blocksystem* auf denjenigen Linien zur Anwendung zu bringen, welche in gewissen Tageszeiten von fünf oder mehr Zügen in der Stunde in derselben Richtung befahren werden, sowie auch auf denjenigen Bahnstrecken, auf welchen sich Geleiseabzweigungen befinden. Für starkbefahrene Strecken wird in dem nämlichen Circular die Einführung von *Glockenapparaten* anempfohlen. Da sich nun durch eine Reihe von Unglücksfällen gezeigt hat, dass das Blocksystem nur dann genügende Sicherheit gewährt, wenn es mit *grösster Strenge* gehandhabt wird und wenn dabei *vervollkommnete* Apparate zur Anwendung kommen, so werden folgende Vorschriften erlassen:

1. *Auf den doppelgleisigen Strecken* soll von jetzt an das *absolute* Blocksystem zur Anwendung kommen gegenüber dem auf vielen Eisenbahnen unter der Bezeichnung „*permissiv*“ eingeführten gemilderten System, nach welchem in gewissen Fällen ein oder mehrere aufeinander folgende Züge in einen blockirten Streckenabschnitt zugelassen werden. Dabei sollen, damit die Wirkung dieses Systems voll zur Geltung komme, nur solche Apparate Verwendung finden, die neben der soliden Ausführung und Einfachheit in der Handhabung eine unmittelbare und vollständige Verbindung der electricen und optischen Signale zulassen, so, dass letztere automatisch die ersteren wiedergeben. Ferner müssen die Apparate derart eingerichtet sein, dass eine Stellung auf „freie Fahrt“ nur mit Gestattung des in der Fahrtrichtung folgenden nächsten Postens möglich ist und endlich müssen, wenn die electricen Apparate versagen, alle Signale in der Haltstellung festgehalten werden. Diese Bedingungen scheinen in befriedigender Weise durch die electricen Semaphoren nach System Lartigue, Tesse und Prud'homme erfüllt zu werden, die der Minister zur Einführung empfiehlt.

2. *Auf den eingleisigen Strecken* sollen die electricen *Glockenapparate* eingeführt werden und zwar wird von denselben das System Leopolder, welches gegenüber den Siemens'schen Apparaten den Vorzug hat, dass im Nothfall auch die Streckenbediensteten das Alarmsignal geben können, zur Einführung empfohlen.

Redaction: A. WALDNER,
Claridenstrasse Nr. 30, Zürich.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein.

Das Centralcomite hat an die Vorstände der Sectionen des schweizer. Ingenieur- und Architekten-Vereins folgendes Circular abgesandt:

Geehrte Herren und Collegen!

Zu Händen Ihrer Vereinsmitglieder übermitteln wir Ihnen durch die Post eine Anzahl Exemplare der Einladung zur Btheiligung an der Subscription für ein Denkmal und eine Stiftung zu Ehren Culmann's.

Auf Anregung des dort unterzeichneten Comites hin ersucht Sie das Centralcomite, die Sammlung unter den Mitgliedern Ihrer Section gef. an die Hand nehmen und die eingegangenen Beiträge zusammen an den Quästor, Herrn Oberingenieur Moser, senden zu wollen.

Mit kameradschaftlichem Grusse zeichnet
Zürich, 16. März 1882.

Namens des Centralcomites,
Der Actuar:
A. Geiser.