

Die elektrische Locomotiv-Beleuchtung vom Standpunkte der Verkehrssicherheit

Autor(en): **A.Sch.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **16/17 (1882)**

Heft 15

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-10251>

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.

2. Firststollen, erster *km* . . . Fr. 250. — per l. *m*

Zuschlag für jeden folgenden *km* „ 12.50 „ „ „

3. Alle anderen Tunnelarbeiten, als Vollaussbruch, Mauerung, trockene Hinterpackung etc. (jedoch excl. Mauerung des Sohlcanals) sind in Bezug auf Stärke und Art des Mauerwerks, Ausführung oder Nichtausführung eines Sohlgewölbes, in 10 verschiedenen Typen mit entsprechenden Einheitspreisen vorgesehen, von denen wir die folgenden hervorheben:

Typus Nr. 1, ohne Mauerverkleidung, aber mit 0,50 *m* starkem Hohlraum für dieselbe:

erster *km* . . . Fr. 1000 per l. *m*

Zuschlag per *km* „ 50 „ „ „

Typus Nr. 2, mit Gewölbe und Widerlager in lagerhaften Bruchsteinen 0,50 *m* stark, ohne Sohlengewölbe:

erster *km* . . . Fr. 1475 per l. *m*

Zuschlag per *km* „ 75 „ „ „

Typus Nr. 6, Gewölbe von 0,85 *m*, Widerlager 1,10 *m* und Sohlgewölbe 0,65 *m* stark, in Bruchsteinen:

erster *km* . . . Fr. 2725 per l. *m*

Zuschlag per *km* „ 125 „ „ „

Typus Nr. 10, Gewölbe von 0,90 *m*, Widerlager 1,25 *m* und Sohlgewölbe 0,80 *m* stark, in Quadern:

erster *km* . . . Fr. 4075 per l. *m*

Zuschlag per *km* „ 175 „ „ „

Für den Sohlcanal, der bei 0,80 *m* lichter Höhe mit Weiten von 0,60, 0,80 und 1,0 *m* hergestellt wird, sind die entsprechenden Preise Fr. 40, 50 und 60 per *m*, mit Zuschlag von Fr. 2.50 für den *km*.

Die Bruchsteine bestehen vorherrschend aus Gneiss und Kalkschiefer; als Quader kommt ein röthlicher Verrucano, ähnlich den Serfngesteinen, zur Anwendung. Der Mörtel ist aus hydraulischem Kalk von Kufstein mit Quarzsand aus den benachbarten Bächen im Verhältniss 1:2 zusammengesetzt. Der benutzte Cement stammt aus der Fabrik Perlmoos.

Nach den von der Staatsverwaltung vorläufig angenommenen Längen, in welchen die einzelnen Tunneltypen zur Ausführung kommen sollen und mit den Kosten sämtlicher Installationsanlagen, sowie der Einbringung der Geleisbettung, die gleichfalls den Unternehmern übertragen ist, berechnen sich die Gesamtkosten für den Tunnel zu Fr. 33 888 750 oder bei 10 270 *m* Länge auf Fr. 3299.80 per l. *m*. Zu bemerken ist jedoch, dass alle in dieser Mittheilung gemachten Kostenangaben in Franken auf dem Umrechnungsverhältniss von 1 fl. ö. W. = 2,5 Fr. beruhen und daher für schweizer. Verhältnisse noch ein Abzug von ca. 17 % an allen Posten vorzunehmen ist.

Der Tunnel soll nach dem Vertrage 180 Tage nach dem Stollendurchschlage und spätestens Mitte August 1885 vollendet sein und ist für jeden Tag der späteren oder früheren Vollendung eine Strafe resp. Prämie von Fr. 2000 angesetzt.

Die electriche Locomotiv-Beleuchtung vom Standpunkte der Verkehrssicherheit.

(Von einem österreichischen Eisenbahn-Betriebsbeamten.)

Durch die Construction der electriche Lampe von Sedlaczek & Wikulill, welche in dieser Zeitschrift einer wohlverdienten Beachtung gewürdigt wurde, ist die mehrseits angeregte und angestrebte electriche Beleuchtung der Locomotiven unter allen Umständen möglich geworden. Darüber ist man in Fachkreisen ziemlich einig.

Es ist somit unbegreiflich, wesshalb die grossen Eisenbahnanstalten sich dieser Erfindung nicht sofort und mit Eifer bemächtigt haben, um damit eine Erhöhung der Verkehrssicherheit einzuleiten, wie sie in Anbetracht der zunehmenden Verkehrsdichtigkeit und der — trotz aller Vorsicht und Gesetze — täglich vorkommenden Eisenbahnunfälle auf das Dringendste geboten erscheint. *)

*) Um mich in dieser Hinsicht vor dem Vorwurf einer Uebertreibung rein zu waschen, will ich nur einige amtliche Daten anführen:

Im ersten Halbjahre 1881 kamen in England 233 Tödtungen und 132 Verwundungen an Personen vor, welche die Bahnanlagen zu ungelegener Zeit überschritten. Auf den österreichischen Bahnen fanden im ersten Halbjahre 1880 26 Personen durch Selbstmord, 60 wegen Nichtüberwachung der Polizeivorschriften, 65 durch ihre eigene Unvorsichtigkeit den Tod.

Allerdings weisen die Erhebungen über diese Unfälle beinahe ohne alle Ausnahme nach, dass die Betroffenen an ihrem Unglücke selbst Schuld waren, indem sie die bahnpolizeilichen Vorschriften, welche zum Schutze des Individuums erlassen sind, übertreten haben.

Allein dürfen wir uns mit dieser laxen Auffassung unserer Verpflichtungen wohl begnügen? Können wir wirklich die Behauptung aufrecht halten, dass mit der Anbringung von Warnungstafeln — und darin besteht ja doch der Hauptsache nach der Schutz, welchen wir den Passanten an der Bahn gewähren — für die Sicherheit von Kindern, Greisen u. s. w. gesorgt ist? Ja können wir uns wirklich beruhigen, wenn uns nachgewiesen wird, dass der Verunglückte bebrauscht gewesen, in diesem Zustande irrtümlich auf die Bahn gelangt und dort ganz folgerichtig durch den Zug Nr. x überfahren worden sei? Der Menschenfreund wird diese Fragen sicher verneinen und zur Ergreifung von Mitteln rathen müssen, welche geeignet erscheinen, dieser Zerstörung von Menschenleben Einhalt zu thun. Und auch der Eisenbahnbetriebs-Beamte wird eine Einrichtung mit Freuden begrüßen, welche seinem Zuge eine erhöhte Sicherheit gewährt.

Indem wir hinsichtlich der Construction und der Leistungsfähigkeit der electriche Locomotivlampe auf den in Nr. 7 dieser Zeitschrift erschienenen Artikel verweisen, aus welchem hervorgeht, dass die vor dem Zuge liegende Eisenbahnstrecke auf erhebliche Distanz vom Locomotivführer überblickt werden kann, wollen wir daran erinnern, dass die meisten und folgenschwersten Eisenbahnunfälle zur Nachtzeit vorkommen. Das ist unbestreitbar und leicht zu erklären. Bei Tage ist der Locomotivführer im Stande, so weit es die Configuration der Bahnstrecke gestattet, Menschen, Thiere, Hindernisse und Beschädigungen auf und an der Bahn wahrzunehmen und durch den Warnungsruf der Dampfpeife, durch Mässigung der Schnelligkeit oder endlich durch Anwendung der Bremsen und durch Anhalten des Zuges eine Gefahr abzuwenden.

Anders zur Nachtzeit! Zwar besteht für die Droschken u. dgl., welche durch einen trägen Gaul durch die mit Gas hell erleuchteten Strassen der Städte gezogen werden, eine entsprechende Beleuchtung, für die Locomotive jedoch, welche eine mehr als tausendfach grössere Last mit einer mindestens fünffach grösseren Geschwindigkeit durch unbeleuchtete Gegenden ziehen, begnügt man sich allgemein mit einer weniger ausgiebigen Beleuchtungsart.

Die beiden Lichter vorne an der Maschine, zumal wenn sie durch gefärbte Gläser scheinen, ermöglichen absolut keinen Ausblick. Es klingt unglücklich, es ist jedoch buchstäblich richtig, dass der Locomotivführer von seinem Standpunkte gar nicht weiss, ob diese beiden Lichter wirklich brennen oder nicht. So beschaffen ist der Lichteffect der jetzigen Locomotivbeleuchtung!

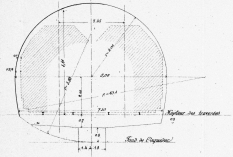
Mit einer solchen Beleuchtung ausgestattet, fährt ein Zug mit rasender Schnelligkeit in die Nacht hinaus, deren Dunkelheit man greifen kann. Liegt der Weg, den der Zug zu nehmen hat, an Felslehnen, von welchen sich öfters Steine ablösen und die Bahn verlegen, liegt er neben hoch angeschwollenen Gewässern, die den Bahndamm bedrohen, oder führt derselbe durch Gegenden, welche durch Stürme zu leiden haben, oder wo in verbrecherischer Weise die Fahrbahn verlegt und unfahrbar gemacht wird, was liegt daran! Zu solchen Erwägungen ist keine Zeit, nur vorwärts! Und doch lauert die Gefahr bei jedem Schienenstosse, bei jeder Brücke, bei jedem Strassenübergang, überall! Und dem Locomotivführer, der uns an allen diesen Gefahren im sausenden Galopp vorüberführt, sind so zu sagen *die Augen verbunden*. Das Reisen im traulichen erwärmten Coupé ist allerdings bei Weitem nicht so schrecklich; derjenige wird jedoch ähnliche Besorgnisse schon empfunden haben, der in stürmischer Regennacht auf der Locomotive gestanden und gefahren ist. — Wie sehr nun die electriche Beleuchtung geeignet ist, solche Besorgnisse abzuschwächen, ja gänzlich zu beseitigen, geht aus den bereits erwähnten Eigenschaften dieser Beleuchtungsart hervor.

Ein weiterer Vortheil der electriche Locomotiv-Lampe besteht darin, dass das Herannahen eines mit derselben ausgestatteten Zuges auf mehrere Kilometer vorhergesehen wird. Diese Eigenschaft ist für die Betriebsbeamten von grossem Werthe.

Es ist an dieser Stelle kaum nothwendig hervorzuheben, dass die optischen Liniensignale den akustischen, welche gegenwärtig beinahe ausschliesslich in Verwendung stehen, bei Weitem vorzuziehen sind, und dass der Austausch der optischen Streckensignale gegen

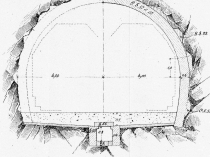
Profil en Casque libre

Fig. 1.



Profil en roche au rocaille

Fig. 2.

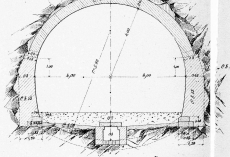


Profil à renforts

Fig. 3.

Profil avec les parties légèrement élargies

Fig. 4.



Profil avec les parties proportionnellement élargies

Fig. 6.

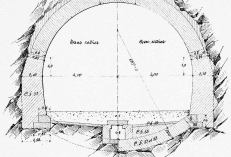


Fig. 7.

Coupe en long

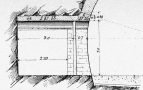
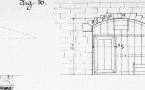
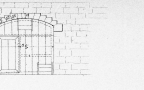


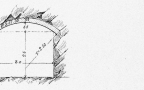
Table chambre



Plan



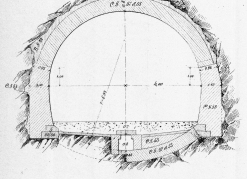
Coupe en travers



Profil avec les parties fortement élargies

Fig. 5.

Fig. 8.



Types de Clostures

Fig. 12.



Fig. 13.



Fig. 14.



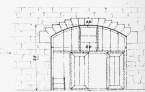
Grande Chambre

Coupe en long

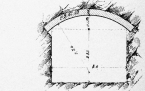


Fig. 15.

Plan



Coupe en travers



échelle 1/10

Profil avec les parties fortement élargies

Fig. 10.

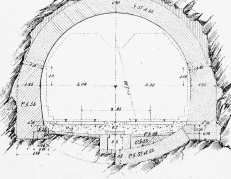


Fig. 11.

Coupe en long

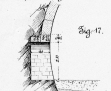


Fig. 17.

Plan

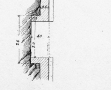
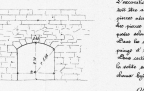
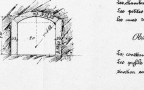


Table chambre



Coupe en travers



Observations sur le Fig. 11. (Continué)

Le diamètre de l'arc de la voûte est de 12m. On a vu que le vide laissé par la porte dans son ouverture a été de 1m. 50. Le diamètre intérieur de la porte est de 1m. 50. Le diamètre extérieur de la porte est de 1m. 50. Le diamètre intérieur de la porte est de 1m. 50. Le diamètre extérieur de la porte est de 1m. 50.

Observations sur le Fig. 12. (Continué)

On remarque la forme de la chambre en travers. On a vu que le vide laissé par la porte dans son ouverture a été de 1m. 50. Le diamètre intérieur de la porte est de 1m. 50. Le diamètre extérieur de la porte est de 1m. 50.

Observations sur le Fig. 13. (Continué)

On remarque la forme de la chambre en travers. On a vu que le vide laissé par la porte dans son ouverture a été de 1m. 50. Le diamètre intérieur de la porte est de 1m. 50. Le diamètre extérieur de la porte est de 1m. 50.

Observations sur le Fig. 14. (Continué)

On remarque la forme de la chambre en travers. On a vu que le vide laissé par la porte dans son ouverture a été de 1m. 50. Le diamètre intérieur de la porte est de 1m. 50. Le diamètre extérieur de la porte est de 1m. 50.

Seite / page

leer / vide /
blank

die jetzt bestehenden Glockenwerke kaum ein Fortschritt genannt werden kann.

Erinnern wir uns an die vielgestaltigen Mastsignale früherer Zeit, so können wir die Unvollkommenheit dieser Einrichtungen nicht abläugnen; wir werden aber von vornherein zugestehen müssen, dass sie an zahlreichen und bedeutenden Mängeln gelitten haben, und dass sie in derselben Weise, wie sie bestanden, nicht mehr in Thätigkeit treten können. Das aber muss anerkannt werden, dass diese Signale gesehen und beachtet wurden, dass ihre Respektion so sehr in Fleisch und Blut des Personals eingepflanzt war, dass das Bedienungspersonal eines Zuges einen Mastbaum nicht passiren liess, wenn an demselben nicht das entsprechende Signal zu sehen war.

Nicht so jetzt. Das Glockensignal, welches einem Zuge vorausgesendet wird, vernimmt das Begleitpersonal eines Zuges fast nie; es interessirt sich dieses Personal deshalb auch gar nicht mehr dafür, ob ein Signal und das der Fahrt entsprechende richtige gegeben worden ist oder nicht. Auch das Streckenpersonal überhört diese Signale oft. Mag man diesen Uebelstand nun Signaltaubheit, Signalfaulheit oder Signaldummheit nennen, sicher ist, dass er besteht.

Wenn nun, während der Zug auf offener Strecke dahinrollt, ein aussergewöhnliches Signal gegeben wird, so kommt es immer noch darauf an, ob der daran Interessirte es hört; sicher kann es der zunächst zum Handeln berufene Locomotivführer nicht hören, er kann die Nachricht erst unmittelbar durch den Wächter erhalten.

Dagegen ist die Auffassung eines optischen Signales eine rasche, sichere und allgemeine, und in diesen nicht wegzuläugnenden Eigenschaften, sowie in dem Umstande, dass die sichtbaren Signale nicht durch den Wind verweht, sondern dauernd gesehen werden können, liegt ihr Werth und ihr Vorzug vor den Glockenschlagwerken.

Diejenigen Leser, welche darin noch Zweifel setzen, bitte ich gütigst zu bedenken, wie sie dankbar sein müssen dafür, dass die Kirchthurm-Uhren mit Zeigern versehen sind. Würden die Zeiger fehlen, und die Zeit nur allein durch die Schlagwerke angezeigt werden, wie selten würde Jemand wissen, wie viel es geschlagen hat.

Mit den Streckensignalen verhält es sich ebenso: das Schlagen der Glocke wird überhört, ein optisches Signal wird jedoch nicht leicht übersehen. Dazu kommt noch die ziemliche Unsicherheit in der Function der Glockensignale, welche der kennt und sicher nicht läugnet, der damit zu thun hat.

Alle diese Erwägungen sind nicht neu; sie sind allgemein bekannt und viele Versuche, Unternehmungen und Erfindungen, welche seit Jahren gemacht wurden, sind nur auf das instinctive Verlangen zurückzuführen, ein optisches Signal zu besitzen oder das akustische Signal in ein optisches umzuwandeln.

Wie in Fachkreisen der Mangel an optischen Signalen empfunden wird, wie erfahrene Betriebstechniker sich bemühen, den Glockenschlag so zu sagen optisch darzustellen, zum Glockenschlage den Zeiger hinzuzufügen, das glaube ich nicht näher erörtern zu müssen. Desavouiren wird mich wohl Niemand.

Auch in dieser Hinsicht ist der Nachtverkehr einer Stütze mehr bedürftig, als der Tagverkehr, weil der Streckenwächter, welcher bei Tage höchstens unaufmerksam und schläferig ist, in der Nacht wirklich schläft und daher nicht weiss, ob sein Glockenapparat geschlagen, geschweige was er geschlagen hat.

Die am häufigsten vorkommenden Streckensignale sind die Signale No. 1 und 2: „Der Zug fährt von A nach B“ und „der Zug fährt von B nach A.“ Diese beiden Signale zur Nachtzeit optisch darzustellen ist kein Mittel so berufen und *sicher, als die elektrische Lampe* an der Spitze des Zuges, weil dieselbe auf mehrere Kilometer voraus durch ihr Licht das Herannahen des Zuges anzeigt.

Ich sage, es ist dieses Mittel ein sicheres und präcises, weil das dadurch veranlasste Signal durch den Zug selbst und auf die gleiche Entfernung unausbleiblich gegeben wird, und weil man dagegen den Vorwurf, welchen man gegen die alten Mastsignale mit Recht erhob, den nämlich, dass das Signal erst aufgezo-gen wird, wenn der Wächter durch den herannahenden Zug aufgeschreckt worden ist, sicher nicht erheben kann.

Die elektrische Locomotiv-Lampe ist das sicherste und treueste Signal vom Herannahen eines Zuges, denn es geht vom Zuge aus, es kann nicht unterlassen, es kann auch nicht von anders woher

gegeben werden, es kann nie falsch sein: *es ist das Ideal eines Streckensignales.*

Dass die elektrische Lampe in dieser Weise functionirt, unterliegt keinem Zweifel mehr. Bei einer Anzahl von Versuchen, welche auf der Kronprinz-Rudolfbahn bei Leoben gemacht wurden, wurde constatirt, dass auch sogar bei strömendem Regen und ungünstigen Terrainverhältnissen die wachsende Beleuchtung der Umgegend das Herannahen des Zuges ungefähr so deutlich anzeigte, wie die Klänge einer Militär-Musik auf das Herannahen einer Truppe schliessen lassen. Augenzeugen haben überdies versichert, dass sie den Licht-effect wahrgenommen haben, als der Zug noch mehr als 6 Kilometer vom Standpunkt der Beobachter entfernt war.

Eine solche Leistung muss den Eisenbahnbetriebs-Beamten mit Freude erfüllen, weil sie ihm, sobald der Zug in den Rayon kommt, in welchem er ihm zu denken gibt, jeden Augenblick über die Nähe desselben ohne alle telegraphische Anfrage genau unterrichtet, und weil endlich sogar die Schnelligkeit des Zuges oder sein Stillstand beobachtet werden kann.

Es mag hier eine Reminiscenz gestattet sein: Vorigen Sommer fuhr ein Zug auf der Bahn nach Marseille in einen auf der Station stehenden Zug hinein und es gab Tode und Verwundete. So viel über den Hergang bekannt geworden ist, functionirte ein Distanzsignal nicht, und der nachfahrende Zug, ein Eilzug kam früher, als man seine Ankunft erwartet hatte. Ich fürchte nicht auf Widerspruch zu stossen, wenn ich behaupte, dass dieser Unfall leicht zu verhindern gewesen wäre, wenn man die Annäherung des Eilzuges an der elektrischen Lampe hätte erkennen können.

Schliesslich mag noch erwähnt werden, dass, wenn trotz Allem und Allem ein Malheur passirt und ein Zug auf freier Strecke stehen bleibt, die Beleuchtung der Umgegend durch die elektrische Lampe, sofern dieselbe unversehrt geblieben ist, sehr geeignet erscheint, manchem Wirrwar zu beugen und Beruhigung zu verschaffen.

„Licht, mehr Licht!“ Diese Worte unseres grossen Dichters sollten die Devise für den Eisenbahnbetrieb werden.

A. Sch.

Schweizerische Landesausstellung in Zürich 1883.

VI.

Gruppe 31: Hygiene, Balneologie und Rettungswesen.

Fachexperten die HH.: Dr. Sonderegger, St. Gallen, Gruppenchef.
Dr. Veraguth, Zürich und St. Moritz, Actuar.
Director Autenheimer, Winterthur.
Dr. Castella, Freiburg.
Prof. B. Fricker, Baden.
Dr. Guillaume, Neuchâtel.
Prof. Langsdorf, Winterthur.
Hauptm. Rauschenbach, Schaffhausen.

Im aufreibenden Kampfe um's Dasein wird die Hygiene, die Nationalöconomie der Volksgesundheit, immer wichtiger, und da die Mortalitätsziffern unsers Vaterlandes weit über denjenigen mancher anderer Staaten, zumal Englands stehen, ist es sehr wohlgethan, dass wir uns bei der schweizerischen Landesausstellung Rechenschaft geben, was wir in dieser Lebensfrage leisten können und sollen.

Die Hygiene ist nicht eine Wissenschaft und Kunst für sich, sondern ähnlich wie die Landwirthschaft, wie das Unterrichtswesen oder wie die Statistik, eine durch Zweckbegriffe bestimmte Methode, verschiedene Wissenschaften und Gewerbe zu verwerthen. Auch bei der bevorstehenden Ausstellung soll sie übersichtlich und anregend vielerlei Apparate und Einrichtungen zusammenstellen, welche in den anderen, reich ausgestatteten Gebieten allzuoft übersehen, wo nicht gänzlich übergangen würden.

Bei dieser ersten Ausstellung unserer hygieinischen Hilfsmittel wird die Forderung rein schweizerischen Ursprunges der auszustellenden Gegenstände nur insofern festzuhalten sein, als dieselben vom Produzenten selbst ausgestellt werden; ausserdem wäre hier gestattet, auch vom Auslande bezogene Hilfsmittel vorzuführen, insofern dieselben in der Schweiz Verwendung finden und zur Illustration eines auf der Ausstellung dargestellten Verfahrens dienen. In diesem Falle ist jedoch *jede Reclame* des ausländischen Erzeugers oder seines Vertreters *ausgeschlossen*. Die Ausstellungsbehörden laden deshalb alle schweizer.