

# Park-Villa Rieter

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **13/14 (1889)**

Heft 2

PDF erstellt am: **05.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-15585>

## **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.

Theilungen der Manometer war unnöthig, dies um so mehr als die Ursache der constatirten Differenzen, welche zwischen 0,0 und 1,1 % beim einen — zwischen 0,4 und 1,5 % beim andern der Apparate schwankten zum grössten Theil im Controlapparate selbst zu suchen sind.

### Park-Villa Rieter.

(Mit einer Tafel.)

Als Ergänzung der in letzter Nummer enthaltenen Beschreibung und Darstellung obgenannten Neubaus legen wir der heutigen Ausgabe eine Tafel mit der Ansicht der Ost-Façade bei.

### Der Zugbetrieb auf den americanischen Eisenbahnen.

In der Entwicklung, Bauart und Betriebsweise des wichtigsten modernen Verkehrsmittels, der Eisenbahnen, zeigen sich bei den verschiedenen Völkern und Nationalitäten manche charakteristische Unterschiede, die dem aufmerksamen Beobachter nicht entgehen können, trotzdem kaum auf einem andern Gebiet internationale Vereinheitlichung nothwendiger ist und lebhafter angestrebt wird. Und obgleich gerade die Eisenbahnen mehr als irgend eine andere Errungenschaft der Neuzeit dazu beigetragen haben, die Völker einander näher zu bringen, weil sie die Schranken des Raumes fallen machten, erkennt der Reisende doch an mancherlei Eigenthümlichkeiten — wenn er es nicht ohnehin wüsste — ob er in deutschen Landen fährt, ob ihn das Dampfross über die Fluren lateinischer Stämme, oder aber durch das Heimatland der Eisenbahnen, das britische Inselreich führt. Immerhin sind aber in allen diesen Ländern, überhaupt in der ganzen alten Welt, die Hauptprincipien im Zugsbetrieb die nämlichen, namentlich verkehren sozusagen alle Züge nach bestimmten, jeweils für längere Zeit festgelegten Fahrordnungen, den Fahrplänen, und Züge, welche ohne solche abgesehen werden, bilden die verschwindende Ausnahme. Ganz anders werden die Verhältnisse, wenn wir das trennende Meer überschreiten und zusehen, wie die Bewohner der neuen Welt den Fahrdienst auf den Eisenbahnen ausgebildet haben, denn nur von diesem soll hier die Rede sein. Während über den Bau der americanischen Bahnen sehr viel und Vortreffliches geschrieben worden ist, das uns mit deren Eigenthümlichkeiten bekannt macht, scheint über den Betrieb noch wenig veröffentlicht worden zu sein. Um so grösseres Interesse erregt daher ein Bericht von Roederer, dem zweiten Betriebschef der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, der in den *Annales des ponts et chaussées* den Betriebsdienst auf den americanischen Bahnen einlässlich schildert und aus welchem wir hier einen Auszug geben wollen.

Die Haupteigenthümlichkeit des americanischen Betriebsdienstes liegt für uns darin, dass neben den fahrplanmässigen Zügen — als solche werden die Personenzüge und eine geringe Anzahl Güterzüge behandelt — eine zweite Kategorie von Zügen vorhanden ist, welche ohne Fahrplan als „wilde Züge“ (wild trains) circuliren und welche gewöhnlich weitaus die Mehrzahl der Güterzüge und auch die Mehrzahl aller Züge überhaupt ausmachen. Die Entstehung dieser wilden Züge erklärt sich aus den grössern Zugsabständen in frühern Zeiten, welche eine genaue Regulirung der Zugfolge nicht dringend erscheinen liess; die Möglichkeit des Fortexistirens derselben auch bei den heutigen geänderten Zuständen ist durchaus bedingt durch die besondere Organisation des Betriebsdienstes, wie sie allmählig, aus den einfachern ursprünglichen Verhältnissen herauswachsend und sich den so sehr gesteigerten Anforderungen der Gegenwart anpassend, im Lauf der letzten Decennien sich entwickelt hat.

Während in Europa eine Menge höherer und niedriger Bahnbeamter für die Sicherheit der Züge zu sorgen haben, die daneben in erster Linie durch das strikte Innehalten

der für alle Züge vorgeschriebenen Fahrordnung bedingt ist wo es also meistens des unglücklichen Zusammentreffens mehrerer Fehler des Personals oder der Schutzvorrichtungen bedarf, um ein Eisenbahnunglück entstehen zu machen, liegt in America die ganze Verantwortlichkeit für den Zugdienst für je einen Bezirk von 100—200 km mit 15—30 Stationen in einer Hand concentrirt, derjenigen des train dispatcher's, Zugabfertigers. Dieser ist im wichtigsten Bahnhof stationirt und mit allen übrigen Bahnhöfen durch einen besondern Telegraphendraht verbunden, denn auf dem continuirlichen telegraphischen Verkehr mit denselben beruht die Möglichkeit dieser Art des Betriebes. An den Zugabfertiger, Zugleiter, werden bei hoher Bezahlung sehr hohe Anforderungen gestellt. Sein Dienst dauert 8 Stunden ohne Unterbruch. Während dieser Zeit darf er keinen Besuch empfangen, nicht rauchen, nicht lesen, nichts anderes trinken als Wasser. Er muss jung sein, ruhig, kaltblütig, nüchtern, rasch in seinen Entschlüssen, wortkarg, intelligent, mit gutem Gedächtniss begabt. Er muss sein ihm unterstelltes Netz genau kennen, dessen Steigungen, Curven, Stationsverhältnisse und -Grössen, selbst die Eigenart und Fähigkeit jedes Zugführers.

Der Zugleiter stellt nun für jeden Zug ein Fahrprogramm zusammen, welches dem Zugführer kurz vor der Abfahrt übergeben wird. Vor Erhalt desselben, in welchem dem Zug zugleich eine bestimmte Nummer oder ein Name beigelegt wird — gewöhnlich derjenige des Zugführers —, darf kein Zug abfahren. In diesem Fahrprogramm sind die Geschwindigkeiten, die Haltstellen, die Kreuzungen vorgeschrieben. Daneben besitzt der Zugführer noch den Fahrplan der Personenzüge, deren Lauf er im Falle einer nothwendig gewordenen Abweichung vom vorgeschriebenen Curs zu beachten hat. Solche Abänderungen kann der Zugleiter nach Bedürfniss jederzeit anordnen. In diesem Fall wird der Zug durch ein sehr einfaches, uns ganz ungenügend erscheinendes Signal an einer beliebigen Station aufgehalten. Durch Vermittelung des Bahnhofvorstandes, der sich im Uebrigen jeder Einwirkung auf die Fahrordnung der Züge zu enthalten hat, wird dem Zugführer eine neue Fahrordnung übermacht, die aber erst in Gültigkeit tritt, nachdem er seine Auffassung derselben dem Zugleiter zurücktelegraphirt und von demselben deren Bestätigung erlangt hat. Der Stationsvorsteher, oder in grössern Bahnhöfen ein besonderer Beamter, controlirt den Durchgang der Züge. Die Personenzüge sollen demselben bekannt sein, die Güterzüge halten entweder ganz kurze Zeit an, um dem betreffenden Beamten die nöthigen Angaben zurufen zu können, oder der Locomotivführer ist beauftragt, einen um einen Stein gewickelten Zettel mit seinem Namen und der Locomotiv- und Zugnummer zuzuwerfen. Diese nebst dem Namen der passirten Station wird dem Zugleiter telegraphisch mit der Bemerkung „correct“ übermittelt, wenn alles in Ordnung ist, worauf der Zugleiter mit „correct“ antwortet, falls der Zug seine ursprüngliche Fahrordnung innehalten darf. Wie der Bahnhofvorstand nicht in die Fahrordnung der Züge eingreifen darf, braucht er dieselbe auch nicht zu kennen, weder er, noch das übrige Heer der Beamten. Einzig der train dispatcher muss continuirlich über den Verlauf aller Züge in seinem Bezirk unterrichtet sein, denn hierauf allein beruht die Sicherheit derselben. Er kann zu jeder Zeit die zur Abfahrt bereit stehenden wilden Güterzüge abgehen lassen, mit den ihm für die verschiedenen Strecken convenirenden Geschwindigkeiten, Aufhalten, Kreuzungen: er kann nach Bedarf deren Anzahl verdoppeln, verdreifachen. Er kann die Express- oder Sonderzüge, die bei uns, wenn sie unvorhergesehen abgesehen werden müssen (was aber immerhin auch in diesem Fall ohne einige Vorbereitungen nicht möglich ist), nur langsam vorwärts kommen, sozusagen mit jeder Geschwindigkeit circuliren lassen, indem er deren Fahrprogramm und das der übrigen in Betracht kommenden Züge entsprechend aufstellt, resp. abändert.

Wie wichtig das richtige und zuverlässige Functioniren des Telegraphendienstes unter diesen Umständen ist, liegt

**Park-Villa Rieter.**

Entworfen und ausgeführt von Prof. *Friedrich Bluntzschli* in Zürich.



Ost-Façade.

Nach einer Zeichnung von Hermann Fiets.

Photo-Lithogr. von J. Erni.