

Eine wichtige Frage des schweizerischen Eisenbahnbetriebes: Rechtsfahren oder Linksfahren?

Autor(en): **F.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **43/44 (1904)**

Heft 9

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-24687>

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.

INHALT: Eine wichtige Frage des schweiz. Eisenbahnbetriebes: Rechtsfahren oder Linksfahren? — L'architecture contemporaine dans la Suisse romande. II. — Die grösste Ausströmungsgeschwindigkeit elastischer Flüssigkeiten. — Miscellanea: Umbau der linksufrigen Zürichseebahn vor den Bundesbahnbehörden. Entwürfe für Neubauten auf städtischem Gelände in der Altstadt zu Frankfurt a. M. Die neuen Kanalbauten in Frankreich. Bollwerke aus Betoneisen. Eidg. Polytechnikum. Eine Fern-Warmwasserheizung in Dresden. Elektrizitätswerk mit Diesel-Motoren. Ueber die Finanzpolitik der schweizer. Bundesbahnen. Wasserversorgung von Apulien.

Gartenkunst an der grossen deutschen Kunstausstellung in Dresden 1904. Dampfturbinen für Tropedoboote. Umbau des Quai du Seuchet in Genf. Industriehafen in Köln. — Nekrologie: † Wilhelm Schell. — Literatur: Aenderung des Projektions-systems der schweiz. Landesvermessung. Heraldisches Ornament in der Baukunst. Säulenformen der ägyptischen, griechischen und römischen Baukunst. Altbürgerliche Baukunst. Eingegangene literarische Neuigkeiten. — Korrespondenz: Internationaler ständiger Verband der Schifffahrts-Kongresse. — Vereinsnachrichten: Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Eine wichtige Frage des schweizerischen Eisenbahnbetriebes: Rechtsfahren oder Linksfahren?

In Nr. 15, Bd. II der „Eisenbahn“ vom 16. April 1875 besprach ein Einsender, der mit — r zeichnete, die Frage des Rechtsfahrens und Linksfahrens auf den doppelspurigen Bahnstrecken und begründete dabei — nach der Meinung des Verfassers dieser Zeilen in ganz zutreffender Weise — die Ansicht, dass mit Rücksicht auf die rechtzeitige Wahrnehmung der Signale durch den auf der Lokomotive rechts stehenden Lokomotivführer, nur rechts gefahren werden sollte.

Zu dieser Zeit, sowie bis gegen das Ende des abgelaufenen Jahrzehnts, war in den Werken über Eisenbahnbetrieb fast allgemein die Ansicht vertreten, dass es gleichgültig sei, ob auf zweigeleisigen Bahnen rechts oder links gefahren werde. Es liess sich gegen diese Anschauung auch nicht viel einwenden, so lange nur wenige Signale zu beachten waren und die Bahnzüge nur mit geringen Geschwindigkeiten in grössern Intervallen verkehrten. Tatsächlich sind auch, und speziell bei uns in der Schweiz, bis gegen den Anfang der 80er Jahre auf Zwischenstationen sehr selten Signale aufgestellt worden.

Mit den gesteigerten Zugsgeschwindigkeiten und der in der Folge zur richtigen Sicherung des dichtern Verkehrs nötig gewordenen Vermehrung der Signale hat sich jedoch die Sachlage geändert, weshalb heute auch die Eisenbahnfachmänner derjenigen Länder, in welchen von jeher und auch gegenwärtig noch links gefahren wird, das Linksfahren als mit Nachteilen verbunden erklären¹⁾.

Die heutige rasche und dichte Zugfolge verlangt nicht nur auf allen Stationen Einfahrtssignale mit zugehörigen Vorsignalen, sondern auch Ausfahrtssignale aus den Stationen mit Vorsignalen für die ohne Anhalten durchfahrenden Züge. Die Signale sind damit so zahlreich geworden, dass der Lokomotivführer bei einer Geschwindigkeit von nur 60 km in der Stunde auf Hauptstrecken, auf denen auch Streckenblocksignale vorkommen, durchschnittlich jede Minute ein Signal (unter Umständen sogar mehr) zu beachten hat. Diese Häufung der Signale nimmt die Aufmerksamkeit des Lokomotivführers derart in Anspruch, dass es dringend nötig ist, alles zu tun, was die Signalbeobachtung erleichtern und damit die Betriebssicherheit erhöhen kann.

Wo sich der Führer auf der Lokomotive rechts und der Heizer links befinden, bietet die richtige Wahrnehmung der rechts neben dem zu befahrenden Geleise auf-

gestellten Signale keine Schwierigkeit, weil hiebei eine ungehinderte Beobachtung der Signale möglich ist. Sobald aber die Signale links stehen, wie es bei uns, wo auf den zweispurigen Linien links gefahren wird, der Fall ist, wird durch den Dampfdom und die Schornsteine, sowie bei den neuern Maschinen durch die hochliegenden, langen Kessel, dem Führer der Ausblick auf die Signale erschwert, ja oft fast verunmöglicht. Dem Heizer aber die Beobachtung der linksstehenden Signale zuzuweisen, ist nicht zulässig,

L'architecture contemporaine dans la Suisse romande.



Fig. 10. Pavillon de Préfargier. — Architecte M. Léo Châtelain à Neuchâtel.

weil dieser bei schnellfahrenden Zügen durch das Feuerungsgeschäft hinreichend in Anspruch genommen wird und überdies mit seinen oft von Feuer geblendeten Augen häufig nicht in der Lage wäre, die Stellung der Signale rechtzeitig mit Sicherheit zu erkennen.

Wohl mit Rücksicht auf diese Sachlage hat man auf den einspurigen Linien die Signale stets rechts der Fahr- richtung aufgestellt. Auf den zweispurigen musste dagegen von diesem Grundsatz abgegangen werden, weil sich bei dem geringen Geleiseabstand unmittelbar rechts neben dem zu befahrenden Geleise Signale nicht plazieren liessen. Wollte man die letztern rechts von dem Nachbargeleise aufstellen, so würden sie durch auf dem zweiten Geleise entgegenkommende und vorbeifahrende oder auf demselben haltende Züge verdeckt, was leicht zu Unfällen führen könnte und auch tatsächlich schon zu solchen geführt hat. Bei uns stehen demnach auf zweispurigen Strecken die Signale überall links von den zu befahrenden Geleisen, obwohl dies nach den vorstehenden Ausführungen erhebliche Nachteile in sich schliesst.

In England, wo, ebenso wie in Frankreich, auf den zweispurigen Linien gleichfalls links gefahren wird, hat man die daraus für die Signalbeobachtung erwachsenden Uebelstände dadurch vermieden, dass man den Lokomotivführer auf der Maschine links und den Heizer rechts plaziert. In Frankreich werden vielfach Signalausleger oder Signalbrücken angewandt, mit denen die Signale direkt über die zugehörigen Geleise gebracht werden. Ueberdies steht die französische Nordbahn im Begriffe bei einem grossen Teile ihres Lokomotivparkes den Platz des Führers ebenfalls nach links zu versetzen. Für den Heizer wird hiebei, wenn er nicht linkshändig ist, die Arbeit erschwert. Alle Nach-

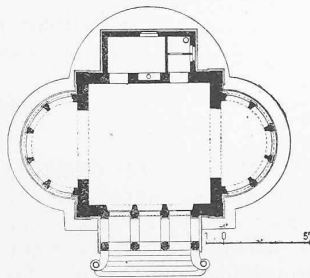


Fig. 11. Pavillon de Préfargier.
Plan. — Echelle 1 : 400.

¹⁾ Siehe beispielsweise *Galine* in seinem Werk «Exploitation technique des chemins de fer, Paris 1903» wie auch *G. Becker* in seinen «vergleichenden Studien über Eisenbahnsignalwesen unter besonderer Berücksichtigung der deutschen, englischen, französischen und belgischen Signal-einrichtungen», Wiesbaden 1883.

teile für die Signalbeobachtung werden am gründlichsten beseitigt, wenn auf den zweispurigen Linien rechts gefahren wird, und wohl aus diesem Grunde hat die Pariser Untergrundbahn, entgegen der in Frankreich herrschenden Uebung, das Rechtsfahren eingeführt. Beim Rechtsfahren hat der Führer von seinem Standort aus freie Uebersicht über die rechts stehenden Signale, welche ihm weder durch Teile seines eigenen Fahrzeuges noch anderer verdeckt werden können. Er braucht den Heizer nicht zur Signalbeachtung und kann demzufolge für die letztere auch verantwortlich erklärt werden. Der Heizer kann dabei seine ganze Aufmerksamkeit dem Dampfmaschinen widmen. Die Arbeiten auf der Maschine sind damit richtig verteilt und auch richtig getrennt; der Führer fährt und der Heizer hat den Kessel zu besorgen und keiner braucht die Hilfe des andern in Anspruch zu nehmen, so lange nicht aussergewöhnliche Vorkommnisse eintreten.

In Norddeutschland, Dänemark, Schweden, Norwegen, Russland, Rumänien und Amerika wurde grösstenteils von Anfang an rechts gefahren. In Süddeutschland und dem Elsass ist man in den Jahren 1883 bis 1888 zum Rechtsfahren übergegangen. In der Schweiz wurde auf der Strecke Basel-Olten bis in die Mitte der Neunziger Jahre rechts gefahren, während man zur Zeit nun auf allen zweigeleisigen Linien links fährt.

Gegenwärtig sind die Linien mit zwei Geleisen, namentlich im Vergleich zu den einspurigen allerdings noch nicht sehr ausgedehnt. In den nächsten Jahren aber werden sie ganz bedeutend zunehmen, da bereits auf grossen Strecken zweite Geleise im Bau sind und andere bald in Angriff genommen werden sollen. Deshalb dürfte es angezeigt

andauern, weil er gar leicht schwere Gefährdungen zur Folge haben könnte. Entweder muss rechts gefahren und müssen alle Signale rechts aufgestellt werden, oder aber es muss, wenn man beim Linksfahren bleiben will, der Lokomotivführer seinen Platz auf der Maschine links, statt wie jetzt rechts erhalten und müssen ferner alle Signale, und zwar auch auf den einspurigen Strecken, links aufgestellt werden. Der Konsequenzen wegen geht es nicht an für die Beobachtung der Signale bei ein- und zweispurigen Strecken

Verschiedenheit zu haben, da das gleiche Personal bald auf ein- und bald auf zweispurigen Anlagen zu fahren hat. Wir halten dafür, dass das Rechtsfahren gewählt werden sollte, weil damit für die vielen einspurigen Linien keine Aenderung nötig wird und die bezüglichen Umbauten an den Stationsgeleisen und Signaleinrichtungen erheblich weniger kosten, als wenn allmählich bei allen Lokomotiven der Standort des Führers versetzt werden müsste.

Eine Entscheidung sollte bald getroffen werden, weil bei längerem Zuwarten die

Kosten sich vergrössern, da die zweiten Geleise wie der Lokomotivpark rasch zunehmen. Wir wollen hoffen, dass sowohl unsere Eisenbahnverwaltungen als auch das schweizerische Eisenbahndepartement der Frage näher treten, damit nicht bei einem unter den bestehenden Verhältnissen leicht möglichen unglücklichen Vorfall die jetzigen bezüglichen Einrichtungen allgemein erörtert und eine Aenderung dann vom Publikum wie dem Eisenbahnpersonal verlangt wird.

Zweck dieser Zeilen soll sein, die Eisenbahntechniker neuerdings auf die Sachlage aufmerksam zu machen und zu deren Aenderung ein Scherflein beizutragen. V.

L'architecture contemporaine dans la Suisse romande.



Fig. 8. «La Maternité» à Neuchâtel. — Façade du sud. — Arch. M. Léo Châtelain à Neuchâtel.

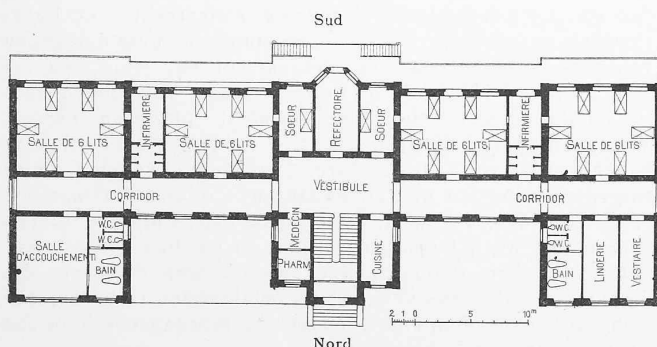


Fig. 9. «La Maternité» à Neuchâtel. — Plan du premier étage. 1 : 600.

sein, der Frage näher zu treten, ob man wirklich weiterhin links fahren, oder aber mit Rücksicht auf die damit für die Signalbeobachtung verbundenen Nachteile, zum Rechtsfahren übergehen wolle, wie es die süddeutschen Staaten in den 80er Jahren getan haben.

Der gegenwärtige Zustand, bei dem auf den einspurigen Strecken die Signale rechts, bei den zweispurigen aber links der Fahrrichtung stehen, wobei der Lokomotivführer im letztern Falle dieselben vielfach gar nicht rechtzeitig und sicher wahrnehmen kann, darf unmöglich immer

L'architecture contemporaine dans la Suisse romande.

Par A. Lambert, Architecte.

Neuchâtel.

II.

Monsieur Léo Châtelain, l'auteur distingué de plusieurs constructions importantes à Neuchâtel, entre autres du musée des Beaux-Arts, compte parmi ses dernières œuvres la *Maternité*, grand bâtiment sobre de lignes et de belles proportions (fig. 8 et 9). Le plan nous montre un corridor parfaitement bien éclairé et aéré, les services secondaires au nord et les salles de lits bien au soleil avec grand promenoir en plein air également largement ensoleillé. Le charmant *Pavillon de Préfargier* (fig. 10 et 11), salle de récréation pour les malades de cet établissement modèle est du même artiste; un fort joli portique à colonnes ioniques formant péristyle de la salle donne au monument une élégance toute florentine. Ce pavillon se trouve au bord du lac et se marie fort bien avec le paysage.

Un édifice de belle allure, quoique de dimensions restreintes est la nouvelle *Banque cantonale* (fig. 12, 13 et 14 page 104)