

# Verkehr = Traffic

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways**

Band (Jahr): **2 (1928)**

Heft 1

PDF erstellt am: **05.08.2024**

## **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.

Eisenbahnverband angenommen wurden. Mit Rücksicht auf ausländische Bahnen mit Gleichstrom von 1500 Volt musste auch diese Heizspannung im internationalen Verkehr zugelassen werden, wodurch die Heizausrüstung der Wagen, die auf Strecken mit dieser Heizspannung übergehen sollen, wesentlich komplizierter und teurer wird, da u. a. auch ein Umschalter (für Spannung 1000 oder 1500 Volt) eingebaut werden muss.

Zurzeit sind allerdings bei weitem nicht alle in der Schweiz kursierenden Wagen der fremden Verwaltungen mit elektrischer Heizung ausgerüstet, so dass immer noch in vielen internationalen Zügen mit fremden Wagen Dampfheizwagen mitgeführt werden müssen.

Zu Beginn der Heizperiode 1927/28 waren vom Wagenpark der SBB und Postverwaltung mit elektrischer Heizung ausgerüstet

- 2080 Personenwagen,
  - 410 Gepäck- und Dienstwagen,
  - 300 Bahnpostwagen,
- ferner mit elektrischer Heizleitung
- 520 Güterwagen (Eilgutwagen).

Mit Einschluss der elektrischen Heizausrüstung der neuen Wagen werden die Ausrüstungskosten für die elektrische Zugheizung bis Ende 1928 etwa 12 Millionen Franken betragen, wobei zu beachten ist, dass die Herstellung aller Teile und die Montierung der Einrichtungen ausschliesslich im Inland erfolgt, wodurch eine grosse Anzahl Schweizerfirmen während mehreren Jahren beschäftigt werden konnten.

Die Betriebserfahrungen mit der elektrischen Zugheizung sind bis anhin durchwegs recht günstig. Bei Befolgung der von der Bahnverwaltung aufgestellten Bedienungsvorschriften sind Unfälle so gut wie ausgeschlossen, zumal da die nötigen Sicherheitseinrichtungen (automatisches Ausschalten bei Überlast und Kurzschluss) vorhanden sind. Für die Reisenden bietet die Zuverlässigkeit und leichte Regulierbarkeit der elektrischen Heizung, die «unsichtbar» wirkt — im Gegensatz zur Dampfheizung, die den Zugang zu den Wagen durch ausströmende Dampf Wolken oft behindert — grosse Vorteile, so dass auch in dieser Hinsicht der elektrische Betrieb als ein bemerkenswerter Fortschritt zu würdigen ist.

## VERKEHR / TRAFIC

### *Einführung des Befehlstabes auf den schweizerischen Bundesbahnen*

Die Verwendung des Befehlstabes für die Zugsabfertigung hat bei ausländischen Bahnen günstige Ergebnisse gezeitigt.

In der Schweiz wird der Befehlstab ab 1. Februar 1928 versuchsweise auf den Strecken Zürich-Bern-Lausanne und Zürich-Thalwil-Ziegelbrücke eingeführt. Auf den Bahnhöfen und Stationen dieser Linien werden vom genannten Tage an keine der Zugsabfahrt vorausgehende Pfeifensignale mehr ertönen, vielmehr werden die Züge daselbst ohne die Abgabe hörbarer Signale und ohne den Ruf «Abfahren» abgefertigt. Die Abfertigung der Züge wird daher geräuschlos erfolgen. Im Hinblick auf diesen Umstand wird den Reisenden angelegentlich empfohlen, sich von ihren Begleitern womöglich vor dem Betreten des Bahnsteiges, oder doch sofort nach Eintreffen daselbst zu verabschieden. Das Einsteigen soll möglichst frühzeitig geschehen. Dadurch wird vermieden, dass Reisende auf dem Bahnsteig zurückbleiben. Durch Befolgung dieser Mahnungen kann das reisende Publikum zum fahrplanmässigen Verkehren der Züge wesentlich beitragen.

Bei diesem Anlass werden die Reisenden daran erinnert, dass das Besteigen eines in Gang gesetzten Zuges mit Lebensgefahr verbunden und verboten ist. Diese Gefahr besteht zufolge des raschen Anfahrens der elektrisch geführten Züge in weit höherem Grad als bei den Zügen mit Dampflokomotiven.

### *Mise à l'essai de la palette à signaux pour l'expédition des trains par les chemins de fer fédéraux*

L'emploi de la palette à signaux pour l'expédition des trains par les chemins de fer étrangers ayant donné de bons résultats, les chemins de fer fédéraux ont décidé de l'expérimenter également, à partir du 1<sup>er</sup> février 1928, sur les parcours Zurich—Berne—Lausanne et Zurich—Thalwil—Ziegelbrücke. Dès ce jour-là, le départ des trains ne sera donc plus précédé, aux gares de ces deux lignes, du traditionnel signal au sifflet. Les trains seront expédiés, au contraire, sans que l'on entend plus aucun signal acoustique ni l'ordre habituel de départ: «En route». Le départ se fera sans bruit. Dans ces conditions, nous ne saurions recommander avec trop d'insistance aux voyageurs de prendre congé des personnes qui les accompagnent avant de parvenir sur le quai, ou tout au moins immédiatement après y être arrivés, et de monter en voiture le plus tôt possible. Ils éviteront ainsi le risque de voir partir leur train sans eux. En voulant bien se conformer à cette règle, le public contribuera largement, dans son propre intérêt, à l'observation de l'horaire.

À ce propos, nous nous permettons de rappeler à Messieurs les voyageurs qu'il est non seulement interdit, mais très dangereux de monter dans un train en marche. Ce danger est plus grand encore avec la traction électrique qu'avec la traction à la vapeur, à cause de la rapidité des démarrages.

## Taxbegünstigung der Eisenbahnen für die Beförderung von Skis und Sportschlitten

Die schweizerischen Bundesbahnen und die meisten schweizerischen Privatbahnen gewähren für die von Reisenden zum eigenen Gebrauche mitgeführten *Skis und gewöhnlichen Sportschlitten*, mit Ausnahme der Bobsleighs und Skeletons, folgende Begünstigungen:

1. Sofern den betreffenden Reisenden besondere Wagen III. Klasse oder besondere Wagenabteilungen III. Klasse zur Verfügung gestellt werden, ist ihnen die Mitnahme der genannten Sportgegenstände als Handgepäck in die Wagen gestattet.

2. Nehmen die Reisenden in den dem allgemeinen Verkehr dienenden Personenwagen Platz, so ist die Mitnahme von Skis und Sportschlitten in diese Wagen nicht zulässig. Dagegen können sie, ohne Einschreibung, zur *frachtfreien* Beförderung im Gepäckwagen aufgegeben werden. Die Reisenden haben in diesem Falle die Gegenstände selbst am Gepäckwagen aufzugeben und in Empfang zu nehmen und bei Zugwechsel auch selbst für ihren Umlad zu sorgen. Eine Haftpflicht für Verlust des Gutes, sowie für allfällige Verwechslungen, Überführungen oder Beschädigungen wird von der Bahnverwaltung nur im Falle nachgewiesenen Verschuldens übernommen.

3. Skis und Sportschlitten, die zur freien Beförderung im Gepäckwagen übergeben werden wollen, sind vom Aufgeber mit einer haltbaren Adresse zu versehen, auf welcher der Name des Eigentümers und die Bestimmungsstation deutlich angegeben sein müssen. Zweckmässige Adressformulare (Anhängeadressen) sind bei den Stationen verkäuflich.

Es ist gestattet, die Skis zweier oder mehrerer Skifahrer mit nur einer Adresse aufzugeben, sofern sie in zweckmässiger und dauerhafter Weise zu einem Bündel vereinigt sind.

4. An den Gegenständen dürfen sich bei der Aufgabe keine alten Transportetiketten oder Adressen befinden, die sich nicht auf den bevorstehenden Transport beziehen. Andernfalls kann die Entgegennahme abgelehnt werden.

5. Jeder Reisende hat nur Anspruch auf unentgeltliche Beförderung von höchstens *zwei* Paaren Skis oder *einem* Schlitten. Sollte eine Person für sich allein eine grössere Anzahl mitnehmen wollen, so hat sie die Wahl, entweder die ganze Sendung gegen Bezahlung der Fracht als Gepäck aufzugeben, oder die zulässige Zahl (zwei Paar Skis oder ein Schlitten) zur unentgeltlichen Beförderung und den Rest als Gepäck aufzugeben.



### COSULICH LINE TRIESTE

Amérique du Nord — Amérique du Sud — Croisières de Plaisir

#### SERVICES EXPRESS POUR L'AMÉRIQUE DU NORD

Par M/S „SATURNIA“ (24 000 tonnes, 21 milles), à destination de

**NAPLES — MARSEILLE — LISBONNE — NEW-YORK**

Départ de Trieste: 1<sup>er</sup> février 1928  
 \* \* \* Marseille: 5 février 1928

#### SERVICES EXPRESS:

**TRIESTE — NAPLES — LISBONNE — NEW-YORK**

par S/S. „PRESIDENT WILSON“

#### VOYAGE INAUGURAL de M/S „VULCANIA“

Trieste—Naples—Marseille—New-York  
 Paquebot jumeau du M/S „SATURNIA“  
 Voyage inaugural printemps 1928

Pour tous renseignements s'adresser à l'agence générale pour la Suisse:  
**R. Lindenmann**, Bahnhofstr. 51, Orell Füssli-Hof, ZÜRICH  
 Téléphone Selnau 61.75

Genève: C. Blenk, Fert & Co. — Lausanne: R. Perrin & Co.

# HOTEL

## Métropole - Monopole

Barfüsser-  
platz **BASEL** Telephon S.  
37.64

DIREKTION: U. A. MISLIN

Im Zentrum der Stadt  
 Der Neuzeit entsprechend  
 modernst eingerichtetes Hotel  
 mit allem Komfort

Verschiedene Sitzungszimmer  
 Prachtige Gesellschaftssäle  
 für Anlässe und Banketts  
 Grosser Billardsaal  
 Garage

Feines Café-Restaurant und Tea Room

ERSTKLASSIGE KÜCHE  
 Grosse Bierhalle

## Facilités accordées par les chemins de fer pour le transport de skis et de luges

Les chemins de fer fédéraux et la plupart des chemins de fer privés suisses accordent les facilités ci-après pour les skis et luges ordinaires que les voyageurs prennent avec eux pour leur propre usage, à l'exception des bobsleighs et skeletons:

1° Lorsqu'une voiture spéciale de III<sup>e</sup> classe ou certains compartiments spéciaux de cette classe sont mis à la disposition des lugeurs ou skieurs, ceux-ci peuvent prendre avec eux leurs luges ou leurs skis comme colis à la main et les placer dans la voiture.

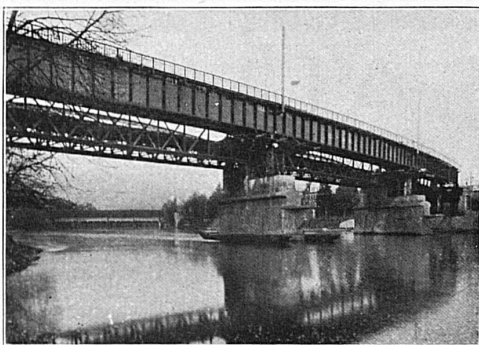
2° Cette faveur n'est toutefois pas accordée s'il s'agit de voitures ordinaires, destinées à tous les voyageurs. Par contre, les skis et luges peuvent être remis au fourgon pour y être transportés gratuitement. Dans ce cas, les voyageurs doivent remettre personnellement les objets au fourgon et en prendre aussi personnellement livraison; en outre, en cas de changement de train, ils doivent pourvoir eux-mêmes au transbordement. L'administration du chemin de fer décline toute responsabilité pour la perte de ces objets ou pour les avaries ou erreurs pouvant se produire pendant leur transport ou lors de la délivrance, à moins qu'une faute de sa part ne soit prouvée.

3° Les skis et les luges qu'on désire faire transporter gratuitement dans le fourgon doivent être munis de solides étiquettes-adresses indiquant distinctement le nom du propriétaire et la station destinataire. Des étiquettes établies spécialement à cet effet sont en vente dans les stations.

Les skis de deux ou plusieurs skieurs peuvent être remis au transport munis d'une seule étiquette-adresse, à la condition qu'ils soient soigneusement liés en un seul colis dans des conditions de fixité suffisante.

4° Les objets ne doivent être munis, lors de leur remise au transport, d'aucune ancienne étiquette ou adresse ne se rapportant pas au transport qui va se faire; s'il s'en trouve, le transport peut être refusé.

5° Chaque voyageur n'a droit au transport gratuit que de deux paires de skis au maximum ou d'une seule luge. Si une personne désire prendre, pour elle seule, un plus grand nombre de ces engins, elle a le choix, ou de consigner tous les objets comme bagages contre paiement des frais de transport, ou de remettre au transport gratuit le nombre d'objets admis (deux paires de skis ou une luge) et de consigner le reste comme bagages.



Neue Eisenbahnbrücke (Gäubahnbrücke) der SBB über die Aare bei Olten

Aktiengesellschaft der Maschinenfabrik von  
**Theodor Bell & Cie.**  
 Kriens (Luzern) Gegründet 1855

Eiserne Brücken- und Hochbaukonstruktionen  
 Stauwehre // Masten // Ganze Fabrikbauten  
 Druckleitungen für Wasserkraftwerke // Be-  
 hälter für Wasser, Benzin, Laugen, Öle usw.

