

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 16

**Artikel:** Schweizerische Eisenbahnen  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3763>

### **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:** 02.04.2025

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

**Schweizerische Eisenbahnen.** Im Laufe des Jahres 1875 werden folgende neue Bahnlinien dem Verkehre eröffnet werden:

Bahnen.	Bahnstrecken.	Termin.
1) Winkeln-Herisau-Appenzell	Winkeln-Herisau	12. April.
2) Tössthalbahn	Winterthur-Bauma	1. Mai.
3) Uetlibergbahn	Zürich-Uetli	1. Mai.
4) Bötzbühlbahn	Pratteln-Brugg	1. Juni.
5) Aarg. Südbahn	Wohlen-Muri	1. Juni.
6) Arther Rigibahn	Arth-Kulm	5. Juni.
7) Emmenthalbahn	Solothurn-Burgdorf	Juni.
8) Sulgen-Gossau	Sulgen-Bischofszell	Juni.
9) Pontarlier-Vallorbes	Pont.-Vallorbes	15. Juni.
10) Rorschach-Heiden	Rorschach-Heiden	1. Juli.
11) Jurabahn	Basel-Delsberg	Sommer.
12) Linksufrige Zürichseebahn	Zürich-Näfels	Juli.
13) Broythalbahn	Fräschels-Moudon	August.
14) Winterthur-Singen-Kreuzlingen		1. Juli.

Ueber die Bahnen Langnau-Kröschenbrunnen-Luzern, Solothurn-Schönbühl, Camerlata-Chiasso haben noch keine näheren Daten der Vollendung erheblich gemacht werden können.

(N. Z. Z.)

\* \* \*

**Die electricischen Glocken.** Im „Centrablatt für Eisenbahnen und Dampfschiffahrt“ ist eine kurze Notiz über die electricischen Glockensignale in Bezug auf ihre Motoren von Axt erhalten, welche rücksichtlich der ihr zu Grunde liegenden ganz richtigen und practischen Voraussetzungen nicht blos in Oesterreich, sondern auch anderwärts Beachtung zu verdienen geeignet ist. Herr Axt macht nämlich anlässlich der gegenwärtig tagenden Versammlung der Vertreter aller Bahnen zur Berathung einer allgemein gültigen Verkehrsinstruction, deren integrierende Bestandtheil die Signalisirung und deren Anwendung im Allgemeinen; also auch speciell jene mittelst der electricischen Glockensignale bildet, darauf aufmerksam, dass diese Versammlung die günstige Gelegenheit zur eingehenden Berathung der Frage der Einführung des Inductionstromes als Motor der electricischen Glockensignale nicht verabsäumen möge.

Beinahe alle Bahnen Oesterreichs benutzen den durch Batterien erzeugten Strom zur Inbetriebsetzung ihrer Läutewerksketten.

Ebenso ist bis jetzt die einzig hiezu fähige Element-Combination jene von Zink und Kupfer, trotzdem sowohl von Seite der Staatstelegraphen, als auch mancher Bahn Versuche mit anderen Elementen gemacht worden sind. Alle diese Versuche missglückten aber, und es blieben bis jetzt die Zink-Kupfer-Elemente jene, welche in verschiedener Construction allein das Feld behaupteten.

Demzufolge ist der Verbrauch an metallischem Zink und Kupfervitriol ein bedeutender, und entsprechend steigen die Preise der Materialien von Jahr zu Jahr. Während vor kaum 5 Jahren die Erhaltung eines constant im Schluss befindlichen Elementes 60—70 kr. per Jahr kostete, stellt sich nach den jetzigen Preisen des Materiales selbes auf 80—90 kr. bei grösster Oeconomie.

Diese Preissteigerung, welche stetig fortschritt und auch fortschreiten wird, da noch immer der Bedarf im Wachsen begriffen, ist für grosse Bahnen eine ernste Sache, da sich die Kosten für ihre electricische Signalisirung und ihr Telegraphenwesen steigern, ohne die Einnahmen im gleichen Verhältnisse wachsen zu lassen.

Wenn schon der Kostenpunkt zum Nachtheile der Batterien spricht, um wie viel mehr ist vom technischen Standpunkte über deren Verwendung der Stab zu brechen.

Bei der grösstmöglichen Vorsicht und strengsten Aufsicht sind die Batterien unbedingt die Ursachen der meisten Störungen ganzer Signalketten und von Versagungen einzelner Apparate, denn Niemand ist im Stande, Stromdifferenzen vorzubeugen oder selbe nur annähernd vorauszusehen.

Es lässt sich doch gewiss kaum mehr gegen die Anwendung der Batterien als Motoren für die electricischen Signale anführen, als: die unverhältnissmässig sich steigenden Erhaltungskosten und die nie und nimmer zu beseitigende Unsicherheit, ein unangenehmer Factor bei Eisenbahnsignalen.

Dagegen spricht für die Anwendung des Inductionstromes, dass seine Erhaltung beinahe gar nichts kostet und durch seine Anwendung alle jene vielen Störungen entfallen würden, deren alleinige Ursache eben die Batterien sind. Die meisten, ja beinahe alle Bahnen Deutschlands betreiben ihre Glockensignale mit Inductionstrom, warum also nicht auch wir in Oesterreich?

Suchen wir die Ursache dieser Erscheinung, so liegt selbe unbedingt nur in der bestehenden Signalisirungsvorschrift.

Nach dieser Vorschrift sind Signale von drei verschiedenen Orten zu geben:

1. von der Station;
2. von einem auf der Strecke befindlichen Zuge, und
3. von irgend einem Streckenwärter selbstständig.

Bezüglich der ad 1 und 2 zu gebenden Signale stehen dieselben der Anwendung des Inductionstromes nicht hindernd entgegen, denn jede Station würde ja einen Apparat besitzen, und ebenso müsste jeder verkehrende Zug mit einem solchen transportablen Apparate versehen sein, so dass er denselben in dem nächstgelegenen Wächterhause zum Geben der nöthigen Signale einschalten könnte. — Eine derlei Einschaltvorrichtung ist leicht und ohne grosse Kosten herzustellen.

Anders verhält es sich mit jenen Signalen, welche der Wächter selbstständig berufen ist, zu geben.

Jeden einzelnen Glockensignal-Apparat mit einem Inductor zu versehen, ist des Kostenpunktes wegen unthunlich, daher müssten diese Signale entfallen und auf irgend eine Art ersetzt werden.

Laut der jetzt bestehenden Normen kann der Streckenwächter in die Lage kommen, derlei Signale zu geben, und zwar für:

Alle Züge aufhalten, — Wagen sind in Lauf gerathen, und Hilfsmaschine soll kommen.

Die Frage also:

Sind diese vom Wächter zu gebenden Signale, deren Anwendung aber äusserst selten nothwendig wird, wichtig genug, um die sich immer vertheuernden und in ihrer Wirkung unsicheren Batterien als Motoren für die electricische Signalisirung auch in Zukunft beizubehalten?

Diese Frage einer eingehenden Beantwortung zu unterziehen, wäre gewiss eine sehr dankbare Aufgabe für die eben tagende Commission, und wäre es nur von unberechenbarem Vortheil, sowohl für die Sicherheit der electricischen Signalisirung, als auch für den Säckel der Bahnen, wenn es möglich gemacht würde, den Inductionstrom als Motor der electricischen Glockensignale einzuführen.

(S. I.)

\* \* \*

**Neuer Beleuchtungsapparat.**

Professor Balestrieri in Neapel hat einen neuen Beleuchtungsapparat erfunden, den er Photo-Termico-Armillare nennt, und der das Sonnen- und Lampenlicht sammeln und auf Leuchttürmen und zu verschiedenen wissenschaftlichen und häuslichen Zwecken dienen soll. Nach seinem Berichte soll der Apparat alle Lichtstrahlen, welche auf die Erdoberfläche fallen, in einem rotirenden Centrum sammeln. Aber nicht blos die Licht-, sondern auch die Wärmestrahlen soll der Apparat sammeln und so die Erzeugung der grössten Hitze ermöglichen. Der Apparat hat die Form einer grossen Scheibe, welche aus zahlreichen kupfernen und silberpolirten Kreisen besteht, die derart angebracht sind, dass jeder derselben die Lichtstrahlen aufnimmt und dem nächsten zuwirft, in Folge dessen ein grosses Strahlenbündel erscheint, das eine sehr bedeutende Projectionskraft besitzt. Bedenkt man, dass die bisher construirten Lichtsammler, die von Fresnel, nur den dritten Theil der Masse von Lichtstrahlen sammeln, die Balestrieri sammelt, und zudem weit höher zu stehen kommen, so kann man an der Wichtigkeit der Erfindung nicht wohl zweifeln. Mit diesem Apparat wurden nun kürzlich auf der Piazza del Popolo interessante Versuche angestellt, nachdem andere in der Villa Borghese vorausgegangen. Sie fanden Abends 8 Uhr unter Benützung einer Oelflamme von etwa 7 cm. Durchmesser statt. Trotz dieser schwachen Flamme konnte man auf eine Entfernung von 1000 m. noch bequem den gewöhnlichen Druck lesen. Es hat sich auch bereits ein Comité zur practischen Anwendung der interessanten Erfindung gebildet, nachdem sich erprobte Sachverständige auf's Günstigste darüber ausgesprochen.

\* \* \*

**Beleuchtung mit gaz carburé.**

Am 12. und 13. ds. fand eine zweite Probefahrt mit Beleuchtung der Eisenbahnpostwagen mittelst des in andern Ländern bereits patentirten gaz carburé statt. Die eidgen. Postverwaltung hatte hiezu einen Postwagen zur Verfügung gestellt und die Westbahnen dem mitfahrenden Personal freie Fahrt bewilligt. Der Postwagen fuhr am 12. d. Abends 6 Uhr 20 Minuten mit dem gewöhnlichen Genferzug von Bern ab. Zur genauen Prüfung und Constaturung der Ergebnisse dieser Beleuchtungsart hatten sich der Herr Cursinspector Gürtler, Herr Eisenbahn-Controllingenieur Brunner, Herr Ingenieur Frotté als Abgeordneter der Jurabahnen, Herr Liudet, Postdirector von Genf, Hr. Mons, Sousechef de traction in Freiburg, betheilig. Die HH. Parody hatten überdiess zur Erhaltung der Resultate