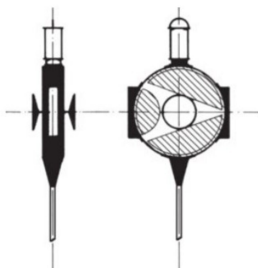
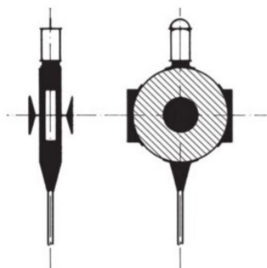


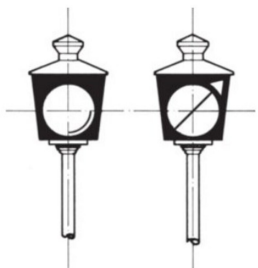
Das Weichensignal der SCB ist mit roter Scheibe und einem rotem Lichtsignal ausgestattet.



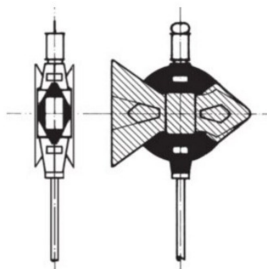
Die Bender-Laterne, das Modell von 1852, der NOB mit aufgemaltem Richtungspfeil.



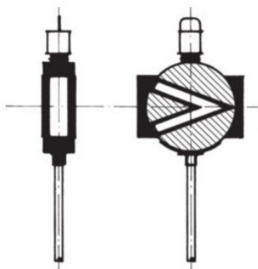
Das Modell 1852 der Bender-Laterne.



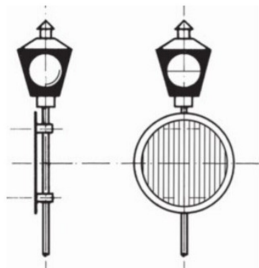
Eine Laterne der Vereinigten Schweizerbahnen.



Die neue Bender-Weichenlaterne, das Modell von 1869, wie es die SNB verwendete.



Weichmann'sche Laterne mit grünem Anstrich, eingesetzt bei der NOB und der GB.



Das Weichensignal der Jura-Bern-Luzern-Bahn (JBL) wies eine grüne Scheibe auf.

Buchtipp

Mehr zu diesem Thema enthält das im Sommer erschienene Buch «Hebel, Riegel und Signale» von Hans G. Wägli. Das Buch weist 476 Seiten, 1539 Abbildungen und Zeichnungen, Tabellen und ein Register auf.

Weitere Details und einen Nachtrag zum Buch mit einer Liste der Errata finden Sie unter www.diplory.ch.

rotes Licht. Die Signalvielfalt erschwerte den durchgehenden Bahnbetrieb. Zwar legte die erste eidgenössische Signalordnung eine einheitliche Farbgebung fest, doch bei den Formen blieb die Vielfalt bestehen. Dies, obschon die grafische Darstellung der Signale vom 7. September 1874 ein ganz bestimmtes Modell zeigt, nämlich die 1852 von Wolf Bender in Österreich vorgeschlagene Laterne, die Tag und Nacht – weil indirekt beleuchtet – das gleiche Bild zeigt. Die Laternenvielfalt wurde zum Problem, weil Bahnhöfe mehr Weichen bekamen.

Die Gotthardbahn (GB) suchte dem Übel zu begegnen, in dem sie nur noch die spitzbefahrenen Weichen in den Hauptgleisen mit Standzeigern versah. Das missfiel 1893 der Aufsichtsbehörde in Bern. Die angerufene Technikerkommission des Schweizerischen Eisenbahnverbandes suchte nach Lösungen. Sie teilte die Ansicht, die rote Farbe sollte möglichst eingeschränkt angewendet werden, damit Züge nicht an einem Halt bedeutenden Signal vorbeifahren müssten. Noch im gleichen Jahr einigten sich die technischen Vertreter der Bahnen, für Neubeschaffungen nur mehr einen einheitlichen Laternentyp zu beschaffen. In mehreren Versuchen bei Tag und bei Nacht evaluierten sie am 3. September 1898 im Bahnhof Baden die bis heute gültige Weichenlaterne. Es standen sieben Modelle zur Wahl. Knapp unterlag dabei das bei der Nordostbahn (NOB) gängige Signal von Weichmann, das erstmals 1875 in Böhmen benutzt wurde. Es ist verständlich, dass die NOB Antrag auf Wiedererwägung stellte, doch sie unterlag – wiederum in Baden – am 24. März 1899 letztlich dem Vorschlag der SCB für das inzwischen fast ein wenig zur Ikone der Schweizer Bahnen gewordene Modell mit sieben gegen zehn Stimmen.

Schon 1894 meinten die Techniker, bei verriegelten Weichen seien Standzeiger entbehrlich. In modern ausgebauten Bahnhöfen werden selbst Rangierfahrten über verschlossene Fahrstrassen abgewickelt. Dabei verdrängen Zwergsignale die Weichenlaternen. Weil Zwergsignale ganze Fahrstrassen sichern, sind sie kein direkter Ersatz für die Weichenlaternen, sondern eben eine andere Art, den Fahrweg, genauer die Fahrterlaubnis kenntlich zu machen. Die ersten Zwergsignale leuchteten übrigens in der Schweiz am 25. Januar 1950 in Genève-Cornavin und ab 12. Juli 1950 beim Lokomotivdepot in Olten.